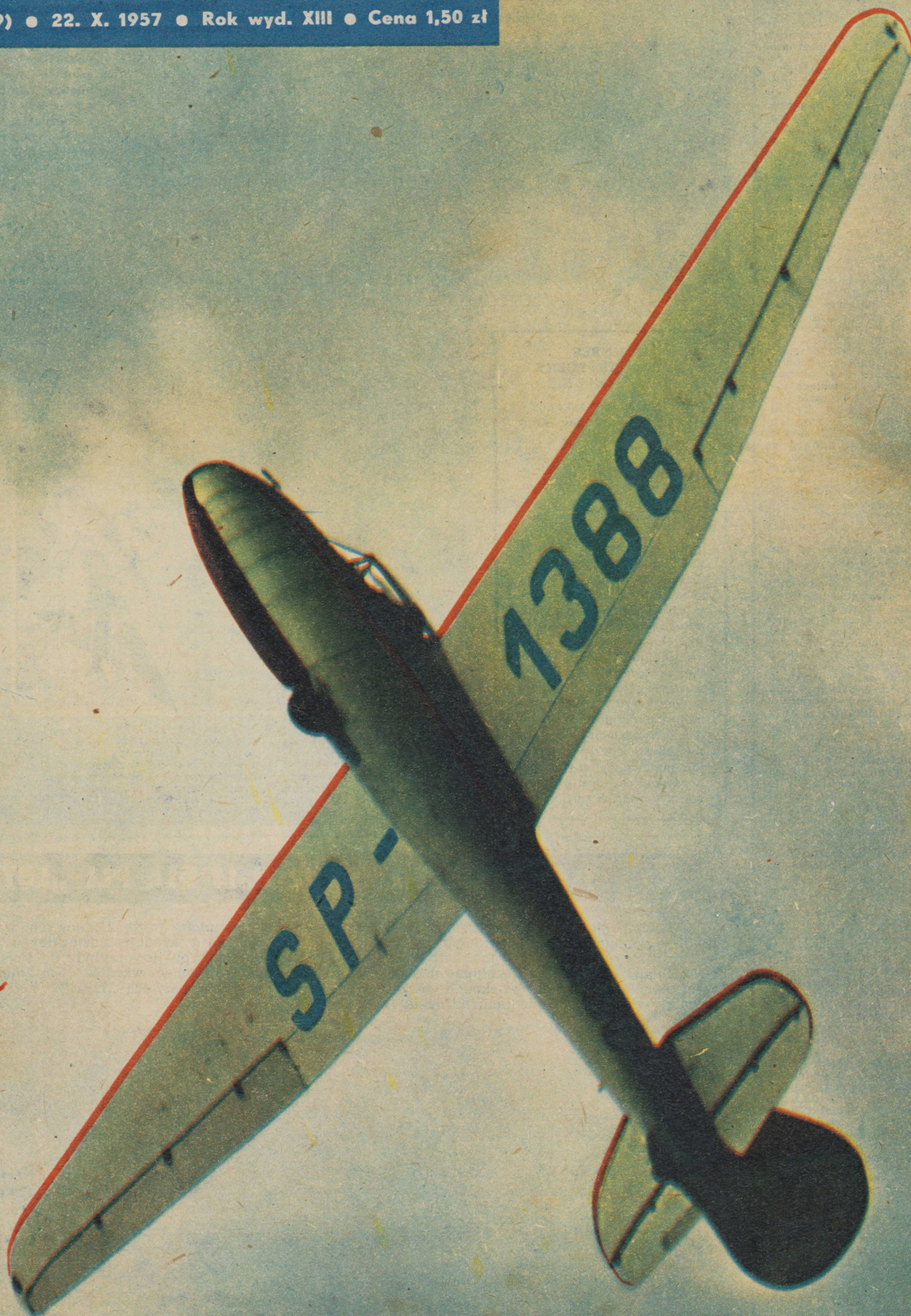
Skrzydlata POLSKA

NR 43 (329) ● 22. X. 1957 ● Rok wyd. XIII ● Cena 1,50 zł



„JASTRZĄB" W AKROBACJI

W dniach od 16 do 19 października br. odbyły się na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego mistrzostwa Polski w akrobacji szybowcowej. Zawodnicy startowali na szybowcach typu „Jastrząb".

Foto: B. Koszewski

ECHA TYGODNIA

SYMPATYCZNY warszawski dziennik „Sztandar Młodych" zaprosił swych czytelników w numerze 243 na „chrzciny" pierwszego satelity. Rozpisał mianowicie błyskawiczny kon kurs: „Jak spolszczyć słowo „satelita" i „Jak nazwać pierwszego sztucznego towarzysza Ziemi". Inicjatywa redakcji bardzo na czasie i należy jej tylko przyklasnąć. Przypuszczać należy, że plon konkursu będzie obfity i pomysłów dużo.

Osobiście jednak jestem zdania, że niezależnie od tego co czytelnicy „Sztandaru" wymyślą, a językoznawcy, fizycy i astronauci polscy zatwierdzą, i tak słowa: „satelita" i „Sputnik" (które się już przyjęły w naszym języku) będą w dalszym ciągu w powszechnym użyciu, podobnie jak słowo „helikopter" (mające przecież swój piękny polski odpowiednik — śmigłowiec), które od lat obiega już mowę potoczną nawet wśród fachowców (w WSK Świdnik też) i szpalty czasopism, nie omijając bynajmniej „Sztandaru Młodych", którego wspomniany konkurs jest m. in. przejawem walki z obcymi zapożyczeniami.

Może tym razem będzie jednak wyjątek od reguły. Tak czy inaczej, osobiście — jako przysięgły entuzjasta lotnictwa — deklaruję „Sztandarowi" swoje usługi w upowszechnianiu nowych wyrażeń, a myślę, że „Skrzydlata" też — pod warunkiem oczywiście, że będą oryginalne oraz przyjemne w mowie i piśmie. Zobaczymy zresztą co z tego wyjdzie.

Na razie musimy się jednak zadowolić tym, że osiągnęliśmy pełny sukces propagandowy w okresie września — faktycznego miesiąca lotnictwa, którego bilans omawia dyrektor APRL w numerze 283 „Trybuny Ludu" w artykule pt. „Coraz lepsze znaki na niebie". Podano w nim m. in., że pokazy lotnicze odbyły się w 41 miejscowościach i obejrzało je około 2,5 miliona osób. Dorobek „skrzydlatego" miesiąca" — jak nazywa go autor we wspomnianym artykule — jest bezsporny i za to wszystkim, którzy przyczynili się do jego sukcesu, należy się najwyższe uznanie.

Że „Coraz lepsze znaki na niebie" — zgadzam się. (Słychać, a w Warszawie było nawet widać krążącego jeszcze do dziś „Sputnika"). Na ziemi jeszcze niestety nie. Coraz to któraś z gazet przynosi np. notatkę o „lądowaniu" samolotu aeroklubowego na dachu domu (w Białymstoku) lub na rzece (w Krośnie). Tego rodzaju znaki na ziemi, powtarzające się w różnych odmianach przez cały prawie sezon, poważnie niepokoją. Sucha statystyka tegorocznych wypadków w lotnictwie, podana na niedawno odbytej w Warszawie naradzie prezesów i kierowników aeroklubów jest wyższa niż w latach ubiegłych. Jest coś niepojącego w tej statystyce. Kryje się za nią nie tylko brak dyscypliny latania i zwyczajne chuligaństwo niektórych pilotów, ale przede wszystkim bezwład organizacyjny w niektórych aeroklubach.

Trzeba by w związku z tym zapytać zarządy aeroklubów regionalnych, co zamierzają zrobić, aby tę niechlubną serią wypadków zahamować jeszcze w tym roku i zapobiec im bezwzględnie w roku przyszłym. Uważam, że na ten temat warto przeprowadzić publiczną dyskusję wśród działaczy, łącznie z publikacją cenniejszych wypowiedzi i wniosków.

I jeszcze jedną sprawę na marginesie warto tu poruszyć, kierując ją również do wnikliwej analizy władz APRL. W blasku tegorocznych dni lotnictwa uszły jakoś uwadze opinii publicznej występy naszych modelarzy za granicą. Bilans ich jest negatywny. Żeby tylko. Od tygodni krąży po całym kraju, a po Warszawie szczególnie, niezliczona ilość plotek na temat pobytu polskich modelarzy w Czechosłowacji (na mistrzostwach świata) i w ZSRR (na mistrzostwach Europy). Ponieważ są to plotki, więc ich nie przytaczam, ale warto natomiast zacytować następujący krótki fragment jednego z artykułów z angielskiego pisma modelarskiego „Aeromodeller" (October 1957):

„...Polacy, na których czele był skądinąd dobrze znanay aerodynamik Władysław Niestoj, wystawili bardzo młody zespół, którego modele wyróżniły się pięknie oprofilowanymi kadłubami. Mieli oni również wielki zapas PRAWDZIWEGO PAPIERU JAPOŃSKIEGO (podkreślenie moje — przyp. aut.), którego skwapliwie poszukiwali inni zawodnicy"...

Pozostawiając Czytelnikom komentarz do tej notatki, chciałbym jednak zapytać Wydział Modelarski APRL co o tym sądzi? Jak wiadomo bowiem, na brak papieru japońskiego modelarze u nas na ogół narzekają.

IKARUS

Radziecki sztuczny satelita krąży nadal wokół Ziemi



Do dnia 14 października br. (godz. 16) „Sputnik" okrążył Ziemię 145 razy, przebywając odległość 6 300 000 km. Czas obiegu sztucznego satelity wokół kuli ziemskiej wynosi około 95 minut, a jego orbita jest nachylona pod kątem 65 stopni względem płaszczyzny równika. Dokładne obliczenia wykazują, że czas obiegu maleje z każdą dobą o 3 sekundy. Również i odległość pomiędzy „Sputnikiem" i ostatnim członem rakiety nośnej ustawicznie wzrasta. W dniu 14 października rakieta (zaobserwowana wielokrotnie podczas przelotu nad Polską) wyprzedziła sztucznego satelitę o blisko 6 minut (około 3 000 km).

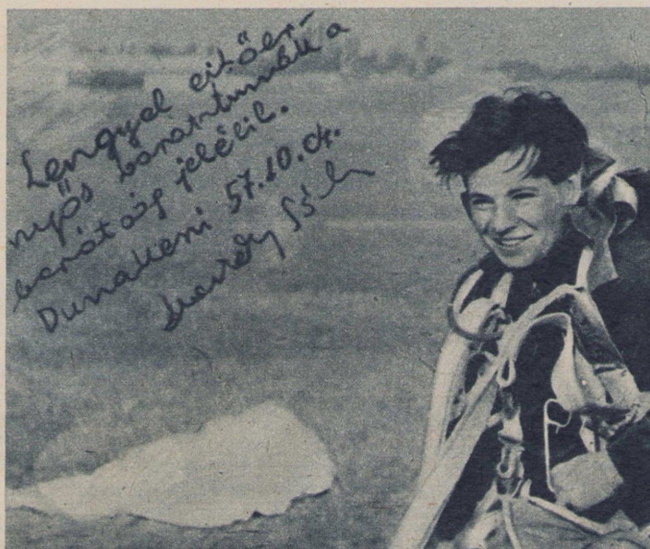
Na zdjęciu: Członkowie leningradzkiego klubu radiowego podczas nasłuchu sygnałów nadawanych ze sztucznego satelity.

KONGRES ASTRONAUTYCZNY W BARCELONIE

W Barcelonie zakończył się Międzynarodowy Kongres Astronautyczny, w którym uczestniczyli delegaci Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Ogółem zgłoszono na kongres 44 prace, w tym około 15 prac poświęconych było zagadnieniom sztucznych satelitów Ziemi.

Godnym podkreślenia jest fakt, że referaty naszych uczonych przyjęte były z dużym zainteresowaniem. Dotyczyło to szczególnie prac mgr. Subotowicza na temat rakiet wielostopniowych, dr. Gadomskiego o astrobiologii i mgr. inż. Wołczka o możliwościach wyzwalania energii przez ożebianie materii, będących wykorzystaniem nowej teorii Amerykanina Carrola.

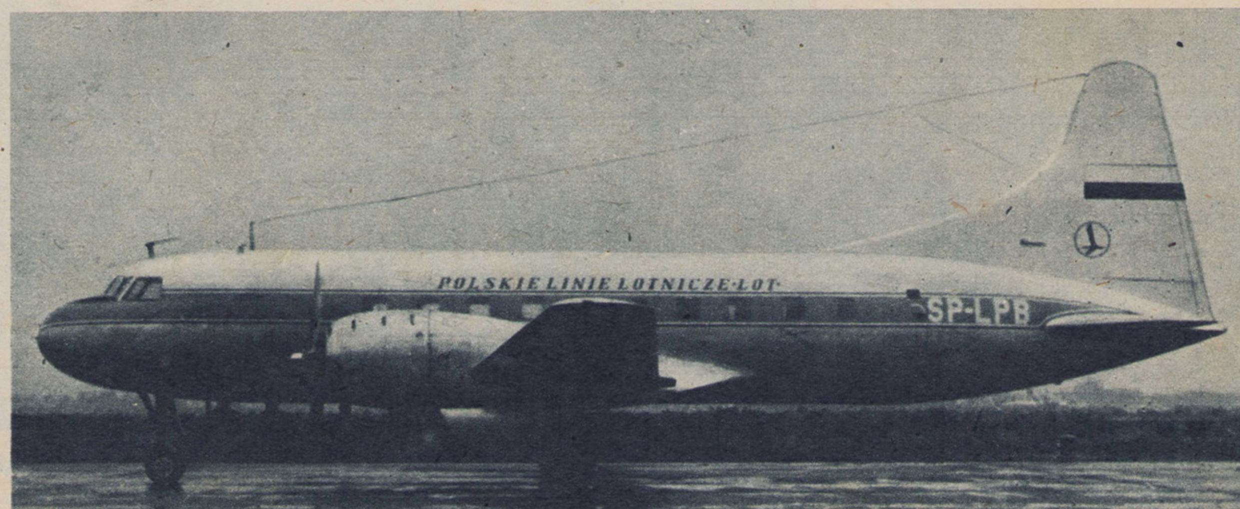
NOWY REKORD ŚWIATA NA WĘGRZECH



Na Spadochronowych Mistrzostwach Węgier, których otwarcie nastąpiło 1 października br., dwudziestoletni skoczek Sandor Kastely, mający na swym koncie 205 skoków, ustanowił 2 października nowy rekord międzynarodowy w skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1000 m wynikiem 0,825 m (0,80 m i 0,85 m). Na zdjęciu Sandor Kastely, który przesłał polskim sportowcom lotniczym swoje pozdrowienia z Węgier za pośrednictwem Jerzego Łoboddy. (m)

3 CONVAIR Y-240 i 12 IŁ-14 DLA PLL „LOT"

Jak już informowaliśmy naszych Czytelników, „Lot" zakupił 3 samoloty typu Convair-240 w Belgii. Obecnie trzej polscy piloci: M. Grabowski, W. Pełka i Dębowski zapoznają się z obsługą nowych maszyn. Prawdopodobnie jeszcze w końcu bieżącego roku Convair'y wejdą do eksploatacji na nasze linie. Ostatnio zakupiono także 12 nowych samolotów Ił-14 budowanych z licencji radzieckiej w NRD. Dwa samoloty tego typu już przybyły do Polski, a pozostałe 10 mamy otrzymać wkrótce. Na zdjęciu poniżej: Convair-240 w barwach „Lotu".



W XXX-LECIE AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

rozmawiamy:

z prezesem pilotem Tadeuszem Więckowskim

— Przede wszystkim: jak przedstawiają się ostatnie osiągnięcia sportowe Aeroklubu Warszawskiego?

— Tegoroczne osiągnięcia AW, mimo, że nie pokrywają się z zamierzeniami, są jednak — wydaje mi się — dość pokaźne. Jak zwykle na pierwszy plan wysuwa się sekcja szybowcowa, której dokonania najlepiej ilustrują liczby. W bieżącym sezonie uzyskano: piętnaście srebrnych odznak szybowcowych, dwanaście złotych, kilkanaście diamentów, w tym cztery odznaki diamentowe zdobyte przez pilotów: Pelagię Majewską, Sławomira Makaruka, Romana Sochackiego i Wiktora Sznurowskiego. W całorocznych zawodach szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera pierwsze miejsce zajęła pilotka Majewska. W szybowcowych mistrzostwach Polski jedną trzecią zawodników stanowili piloci AW. Cztery kobiety biorące udział w mistrzostwach to reprezentantki AW; poza tym Wanda Szemplińska poprawiła rekord międzynarodowy w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta o obwodzie dwieście kilometrów.

Skoro mowa o kobietach to przy okazji dodam, że tytuły mistrza sportu w spadochroniarstwie uzyskały Romana Skatulska i Maria Wojtkowska. Sekcja spadochronowa nastawiła się w bieżącym sezonie na szkolenie i trening wyczynowy. O rekordy było dość trudno, między innymi z powodu braku odpowiednich barografów. W mistrzostwach Polski nasi skoczkowie osiągnęli niezłe wyniki, a w klasyfikacji drużynowej zdobyli pierwsze miejsce. Do chwili obecnej sekcja spadochronowa posiada na swoim koncie ponad osiemset skoków. O ambitnych zamierzeniach sekcji spadochronowej może za wcześnie jeszcze mówić, gdyż możliwość zrealizowania tych planów zależy nie tylko od samego aeroklubu.

— A inne sekcje, Panie Prezesie?

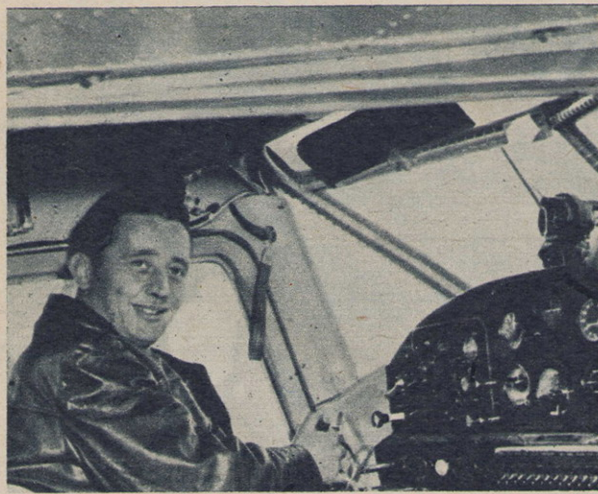
— Praca sekcji samolotowej została ożywiona dopływem pilotów, którzy teraz dopiero uzyskali możliwość powrotu do latania. Sytuacja sprzętowa (zwłaszcza w sensie jakościowym) powoduje, że sekcja samolotowa nie ma na razie godnych zanotowania osiągnięć, mimo że potencjalnie jest do nich zdolna. Praca reaktywowanej sekcji balonowej została zahamowana niespodziewaną utratą pierwszego zbudowanego po wojnie balonu sportowego. W zamierzeniach sekcji leży budowa dalszych balonów wolnych, nie tylko z tkanin ale także z tworzyw sztucznych. Sekcja modelarska okrzepła organizacyjnie i należy się spodziewać, że wkrótce będzie mieć w tej dziedzinie niezłe osiągnięcia. Rozwijają się również filie Aeroklubu Warszawskiego na Okęciu, w Ciechanowie i w Płocku. Nawiązane zostały pierwsze kontakty zagraniczne. W bieżącym roku z Jugosławią wymieniliśmy naszych pilotów szybowcowych, w przyszłości mamy zamiar — jeśli tylko warunki pozwolą — rozszerzyć te kontakty na kraje posiadające przodujące szybownictwo i w ogóle lotnictwo sportowe.

— Na koniec jeszcze jedno pytanie: jak Pan ogólnie ocenia działalność aeroklubu?

— Chciałbym stwierdzić z uczuciem głębokiej satysfakcji, że mimo trudności, mimo jeszcze wielu niedociągnięć, sytuacja nasza, tak jak zresztą w całym lotnictwie sportowym, ulega wyraźnej poprawie.

(m)

Tadeusz Więckowski



Z KIEROWNIKIEM AEROKLUBU mjr. pil. D. MACIĄŻKIEM

— Słyszałem, że po przyjściu do aeroklubu napotykał Pan na trudności w swej pracy, czy tak?

— W początkowym okresie rzeczywiście sytuacja w aeroklubie była nie najlepsza. Ludzie nie rozumieli zadań stojących przed nimi, odzwyczajeni od porządku i dyscypliny robili wszystko opornie i niechętnie. Tkwił w nich jednak entuzjazm. Trzeba było go tylko obudzić. Z biegiem czasu sytuacja zmieniła się na lepsze, aczkolwiek nie wszyscy jeszcze wzięli się solidnie do pracy. Obecnie kończymy plany wyszkolenia i prawdopodobnie zostaną one w całości wykonane, a może nawet przekroczone.

Mjr pil. Dionizy Maciążek.



— A jak przebiegała praca aeroklubu od strony organizacyjno-propagandowej?

— W tym roku uruchomiliśmy sekcję balonową, która mimo utraty balonu realizuje dalsze swoje projekty na tym polu. Duży krok zrobiliśmy w modelarstwie lotniczym, przekraczając już plany, które sobie nakreśliliśmy. Dotychczas w tej dyscyplinie lotniczej mieliśmy słabe rezultaty, bowiem młodzież budowała modele w prymitywnych warunkach, często bez fachowej opieki. Teraz jest już inaczej. Nawiązaliśmy współpracę ze Związkiem Harcerstwa Polskiego. Pomogliśmy w zorganizowaniu harcerzom obozu lotniczego w Starej Miłośnie. Przeprowadzaliśmy pogadanki lotnicze i udzielaliśmy innej pomocy natury organizacyjnej. Zwiększył się poważnie napływ wycieczek ze szkół na lotnisko, my natomiast w szerszym zakresie niż dotąd przeprowadzaliśmy pogadanki lotnicze w szkołach.

— Czy tylko?

— W ostatnim okresie rozpoczęliśmy zakładanie kół lotniczych. Mamy ich obecnie około trzydziestu. Dobrze pracuje również filia na Okęciu, mająca trzy samoloty.

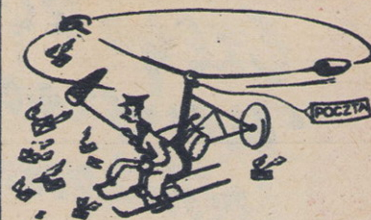
— Może Pan major powie jeszcze coś o najbliższych zamierzeniach aeroklubu?

— Mamy oczywiście sporo ciekawych projektów, które będziemy realizować w miarę możliwości. Wkrótce powstanie Koło Młodych Konstruktorów. Jego utworzenie zaproponowali młodzi inżynierowie będący pilotami aeroklubu. Co będziemy budować — to na razie tajemnica. Pierwsze projekty są już na warsztacie.

— Wiem, że aeroklub odczuwa brak sprzętu...

— Aeroklub ma poważne trudności ze sprzętem. Jest go ciągle za mało. W związku z tym chcemy w przyszłym roku zakupić kilka szybowców klasy wyczynowej. Przy pomocy społeczeństwa będziemy budować w Ciechanowie wieżę spadochronową i hangar, a w Płocku tylko hangar. Pragniemy również w przyszłości nawiązać szersze niż dotąd kontakty z zagranicą. Chcemy stale powiększać sieć kół lotniczych i modelarni lotniczych. Ale przede wszystkim chcemy, aby piloci jak najwięcej latali i tym samym zwiększali swe doświadczenia.

(m)



DO i OD redaktora „Skrzydlatej"

LIST Z MOSKWY

Poniżej zamieszczamy z przyjemnością list, który otrzymaliśmy z moskiewskiej Centralnej Stacji Młodych Techników. Sądzimy, że jego treść jest bardzo dobrym wyrazem uczuć, jakie żywią do nas nasi przyjaciele ze Związku Radzieckiego.

Redakcja czasopisma „Skrzydlata Polska"

Z okazji Święta Lotnictwa przekazujemy zespołowi Waszej Redakcji gorące, braterskie pozdrowienia.

Wasza działalność w zakresie popularyzacji techniki lotniczej i sportu lotniczego wśród młodzieży pomaga nam w naszej pracy z młodzieżą radziecką. Poczytność „Skrzydlatej Polski" wzrasta w naszym kraju z każdym rokiem.

Życzymy Wam w tej trudnej pracy jak największych sukcesów.

W imieniu zespołu Centralnej Stacji Młodych Techników im. N. M. Szwernika w Moskwie.

Dyrektor CSMT J. NAJGOWZIN

W SPRAWIE „OKRUCHÓW HISTORII"

Panie Redaktorze!

W „Okruchach Historii" (jednym z działów Informatora wydanego na Święto Lotnictwa) wśród podanych wiadomości zabrakło niestety faktów i nazwisk, w dziejach naszego lotnictwa wojennego najważniejszych. I tak pominięte zostały nasze słynne Dywizjony, walczące poza granicami kraju. Wprawdzie w innym dziale tegoż Informatora znajdujemy tabelkę z ilością zestrzeleń samolotów nieprzyjacielskich i tablicę Odznak Dywizjonów Polskich w RAF — ale nie wymieniono ani jednego spośród zasłużonych pilotów.

Nie wspomniano także ani słowem o Akcji „Motyl", która przecież w dużej mierze zadecydowała o zwycięskim zakończeniu wojny — i nazwisk takich jak inż. A. Kocjana i inż. St. Waciórskiego oraz tych, którzy z nimi tę akcję prowadzili.

Zabrakło wiadomości o Akcji „Most" i o jej twórcach i wykonawcach: kpt. Wołkowińskim, mjr. Dorembowiczu, por. Gedyminie i wielu innych.

Nie znalazłam też wzmianki o naszych skoczkach spadochronowych — i o tych, którzy przybywali do kraju, aby walczyć na najbardziej eksponowanych placówkach, jak i o tych, którzy brali udział w bitwach pod Arnhem i Falaise. I ta lista byłaby bardzo długa. Pominięcie najbardziej zasłużonych, zwłaszcza tych, którzy zginęli spełniając swe trudne, nieraz ponad ludzkie siły zadania — krzywdzi nie tylko pominiętych i czytelników — ale krzywdzi także i wymienionych, których prace miały nieporównywalnie mniejsze znaczenie niż tych, o których w Informatorze zapomniano.

Przykro mi również, iż w notce o „Wzlocie" pominięto wydawców tego pisma: młodzież lotniczą, która od 1942 roku działała w Warszawie w „Warszawskim Kole Lotniczym", współpracowała z Bazą Lotniczą, a w powstaniu brała udział z lotniczą szachownicą na mundurze.

Przy okazji chciałabym sprostować datę powstania „Wzlotu", którego pierwszy numer ukazał się w maju 1943 roku (a nie 1944 roku).

Te przeoczenia nie pomniejszają przecież znaczenia samej encyklopedii lotniczej, zwłaszcza, że jej brak daje się obecnie odczuwać. Warto byłoby może wydać osobno „Okruchy Historii" — rozszerzone oczywiście i poprawione, przygotowane bez tego pośpiechu, który cechuje prace nad wydawnictwami rocznicowymi i który stał się zapewne przyczyną błędów.

MARIA KANN

Czego życzą warszawskim lotnikom sportowym

Z okazji XXX-lecia Aeroklubu Warszawskiego redakcja „Skrzydlatej Polski" zwróciła się do szeregu osób z prośbą o przekazanie życzeń warszawskim sportowcom lotniczym w dniu ich jubileuszu.

Foto: L. Fogiel, B. Koszewski, K. Kruszyński, T. Rolke i J. Staroń.

Z. DWORAKOWSKI
Przew. Prez. Stołecznej RN

Przed lotnictwem stoi ogromna przyszłość, a zatem i poważne zadania przed ludźmi lotnictwa. Życzę wobec tego lotnikom warszawskim, aby mieli w swych szeregach tych najlepszych ludzi. Trudno chyba stwierdzić, że sport lotniczy jest sportem masowym w pełnym tego słowa znaczeniu — życzę więc też jego szybkiego umasowienia. Ponieważ nasz temperament odpowiada temu żywiołowi, sport lotniczy może u nas stać na bardzo wysokim poziomie. Jest to sport jutra. Niech „jutro" będzie dla lotników jak najpiękniejsze. Życzę im szybkiego rozwoju, dużo sprzętu lotniczego i sukcesów.



Mgr inż. W. LEJA
Naczelny inżynier PLL „LOT"

Jak najwięcej sprzętu opartego na polskich konstrukcjach, które mają swoje tradycje we wspaniałych samolotach RWD jak i kontynuacji tradycji Challenge'ów, w których Polska odniosła tak piękne sukcesy. Ponadto jak najmniej wypadków lotniczych.



Ppłk pil. M. MONIS
Dyrektor APRL

Życzę wszystkim swoim kolegom, aby mogli już w najbliższym czasie latać na bardziej doskonałym sprzęcie niż dotychczas, aby szersze zastosowanie w aeroklubach urządzeń radiowych uniezależniało nas w większym niż dotychczas stopniu od warunków meteorologicznych i zwiększyło bezpieczeństwo lotów. Abyśmy w terminie nie dłuższym niż dwa lata przeżyli uroczystość wylaszowania pierwszych naszych pilotów na sportowych samolotach odrzutowych.



H. OGRODOWCZYK
Tramwajarz nr 2618

Żeby jak najprędzej zaczęli latać na samolotach odrzutowych oraz aby urządzali tak ciekawe imprezy jak zawody balonowe o Puchar Gordon-Bennetta i konkursy awionetek... a właściwie samolotów.



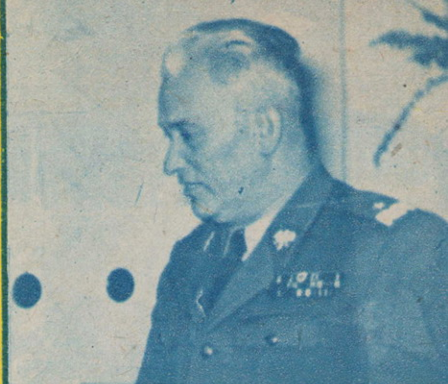
Mgr inż. J. NAGÓRSKI
Pierwszy pilot polarny

Jeszcze większej popularyzacji sportu lotniczego wśród młodzieży. Natomiast lotnictwu sportowemu w ogóle, bo i ono obchodzi trzydziestolecie swego istnienia, życzę okazania większego zainteresowania ze strony władz państwowych; utworzenia komórek konstruktorskich przy aeroklubach regionalnych dla podniesienia wiedzy i stworzenia kadry zdolnych konstruktorów, większego spopularyzowania lotnictwa śmigłowcowego i zwiększenia budownictwa lekkich, małych i tanich typów tego rodzaju aparatów.



Gen. bryg. J. TURSKI
Prezes Zarz. Głównego LPŻ

Serdecznie życzę lotnikom warszawskim, aby poziom sportu lotniczego, tak ładnie podniesiony, był coraz bardziej podwyższany, aby dotychczasowe osiągnięcia sportu lotniczego przyniosły jak najwięcej korzyści młodzieży warszawskiej i aby czołowi sportowcy Aeroklubu Warszawskiego zabłysnęli swymi umiejętnościami nie tylko w Polsce, ale i na świecie w spotkaniach sportowych.





Prof. W. HUMEN
Zasłużony Działacz Kultury Fizycznej, Wiceprzew. TKKF

...Pozyskania szerokich kręgów młodzieży zakochanej w lotnictwie, zdolnej do bezinteresownego wysiłku i przyjęcia wspaniałych tradycji Aeroklubu Warszawskiego.



B. KUREK
Fryzjer „Bronisław", z zakładu Kosmetycznego „Warszawianka"

Kobieta nie uczesana dobrze nawet w samolocie ma złe samopoczucie. Otóż życzę wszystkim warszawskim lotniczkom sportowym, aby zawsze były pięknie uczesane. A wszystkim lotnikom — razem z mężczyznami — dużo sukcesów!

B. PŁUŻYCZKO
Ekspedientka delikatesów w CDT

Cóż im mogę życzyć! Jak najsłodszego życia... w powietrzu i na ziemi. Mogę im w tym chętnie pomóc, jeżeli częściej będą u mnie kupowali słodycze.



Doc. W. PARCZEWSKI
Kierownik Centr. Biura Prognoz PIHM

Życzenia meteorologa nie mogą być jednakowe dla wszystkich warszawskich lotników sportowych. Dlatego szybownikom życzę dobrych wiatrów i pięknych cumulusów, zaś spadochroniarzom i pilotom samolotowym — ciszy i bezchmurnego nieba.





W. GLIŃSKI
Aktor, odtwórca roli tytułowej filmu „Sprawa pilota Maresza"

Uzdolnionej i kochającej lotnictwo młodzieży życzę bardziej nowoczesnego sprzętu, do międzyplanetarnych pojazdów z barwami aeroklubu włącznie. Ponadto wykorzystania istotnie najlepszych wzorów lotniczych bez względu na stronę świata. Życzę również wprowadzenia książeczek docelowych PKO na własny samolot.



M. STOCZKOWSKA
Stewardessa PLL „LOT"

Przede wszystkim dużo sukcesów spotowych... oraz aby znane powiedzenie „każdy lotnik to zalotnik" bardziej skutecznie stosowali w życiu niż dotychczas. Poza tym, życzę im wygodnych mieszkań i najnowocześniejszych samochodów typu „Warszawa".

Mgr inż. J. STASZEK
Dyrektor Instytutu Lotnictwa

Dużo dobrego, nowoczesnego sprzętu, sprawniejszej organizacji sportu lotniczego oraz możliwości nieskrępowanego latania.



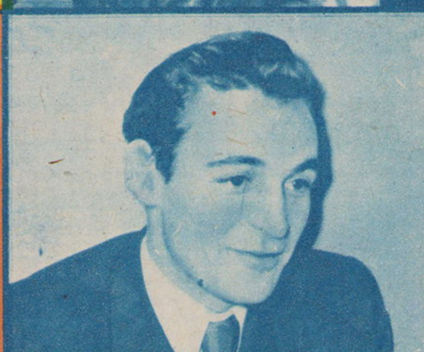
Inż. J. ZWIERZYŃSKI
Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego MK

Aeroklub Warszawski ma bogate tradycje i wiele osiągnięć w ostatnim okresie. W związku z trzydziestą rocznicą istnienia trzeba mu życzyć jak najwięcej nowoczesnego sprzętu, nowych rekordów, bo chętnych do latania chyba nie zabraknie.



K. MARCINIAK
Studentka 4 roku wydziału prawa UW

Życzę im... mniejszego niż mają powodzenia u kobiet i dużo sukcesów sportowych. Być może ten pierwszy warunek wpłynie pozytywnie na ten drugi...



M. KANN
Literatka

Lotniczej młodzieży sportowej przesyłam serdeczne pozdrowienia i życzę, aby opierając się na humanitarnych tradycjach polskiego lotnictwa i najnowszych zdobyczach techniki — podołała zadaniom, jakie niesie dzień jutrzejszy.

L. MARSCHAK
Prezes Klubu Sprawozdawców Lotniczych

Aby nasi lotnicy sportowi mogli dokonywać swych wyczynów w duchu dawnej świetnej tradycji lotnictwa polskiego, lecz — na nowoczesnym i nowocześnie wyposażonym sprzęcie! I, na miłość boską, zakończmy budowę polskiego odrzutowca, zanim jeszcze pierwsi ludzie wylądują na Księżycu!





L. GOŹDZIK
I sekretarz PZPR w FSO — Żerań

Dobrego sprzętu lotniczego, dużo sprzętu i jak najwięcej diamentów!







Po lądowaniu w Krynicy. Stoją od lewej: pil. sanit. Gustaw Sidorowicz, pilot śmigłowca inż. Ryszard Witkowski, prof. Stefan Gajewski i dyrektor Uzdrowiska Krynica dr. Zawadowski.

ŚMIGŁOWCEM DO KRYNICY

Prof. STEFAN GAJEWSKI
Inż. RYSZARD WITKOWSKI

NASZE lotnictwo sanitarne poważnie przygotowuje się do wprowadzenia śmigłowców dla transportu chorych tam, gdzie nie może dotrzeć zwykły samolot Pogotowia. Do takich okolic należą oczywiście tereny górskie i podgórskie oraz znajdujące się tam uzdrowiska i stacje klimatyczne.

Nie przypadkowo przeto śmigłowiec Instytutu Lotnictwa wracając w poniedziałek 16-go września z uroczystości ku czci Żwirki i Wigury wziął z Krakowa kurs na Szczawnicę i Krynicę. Lot jego miał charakter naukowo-doświadczalny. Po raz pierwszy w Polsce przeprowadzone miały być w sposób planowy rozpoznania z powietrza dla lotnisk specjalnego typu — dla heliportów górskich.

Chodziło przede wszystkim o lądowiska przyszpitalne, projekty których wykonała Katedra Budowy Dróg i Lotnisk Politechniki Krakowskiej. Załogę śmigłowca udającego się na rozpoznanie stanowili: pilot Instytutu Lotnictwa inż. Ryszard Witkowski, przedstawiciel Lotnictwa Sanitarnego pil. Gustaw Sidorowicz i reprezentant Politechniki prof. Stefan Gajewski — autor studiów i projektów.

Trasa wiodła malowniczą doliną Dunajca nad Krościenkiem i Szczawnicą. Wybrana została celowo w ten sposób. Szczawnica, zwana zdrowotną „stolicą górników", leży wprawdzie u podnóża najpiękniejszych polskich gór Pienin — ale nie posiada kolei. Najbliższy dworzec, w Nowym Targu, odległy jest od Szczawnicy o 37 km, czyli blisko godzinę jazdy autobusem. Żadnego lądowiska dla samolotów w Szczawnicy nie ma, tak więc ewentualny transport chorego np. do kliniki w Krakowie siłą rzeczy musi trwać niezwykle długo. Sprawę uratować może tylko śmigłowiec. Tak więc w drodze do Krynicy dokonano z małej wysokości oceny terenu szczawnickiego. Ocena była pozytywna. Możliwość założenia tam heliportu istnieje.

O ile w Szczawnicy ocena odbywała się tylko z powietrza, to w Krynicy śmigłowiec lądował. Było to chyba pierwsze lądowanie śmigłowca w Polsce, wykonane w sercu miejscowości górskiej. Nic więc dziwnego, że na boisko piłkarskie Nowego Stadionu przybyły całe tłumy obywateli Krynicy, kuracjuszy i młodzieży szkolnej, gotując załodze gorące przyjęcie.

Żeby zrozumieć znaczenie przylotu śmigłowca do Krynicy, trzeba w kilku słowach nakreślić jej sytuację komunikacyjną. Otóż odległość Kraków — Krynica w linii prostej wynosi 100 km. Dla śmigłowca oznacza to 45 minut lotu. Tymczasem dotychczasowe połączenie kolejowe zmusza do jazdy 6 godzin pociągiem pospiesznym, a 8 godzin pociągiem osobowym — bowiem długość trasy kolejowej wynosi... 227 km! Autobus jedzie krócej, bo tylko 4 godziny, po kiepskiej jednak drodze. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że do Krynicy jadą ludzie nie tylko z Krakowa ale i z całej Polski i że średni czas ich podróży wynosi 14—18 godzin, wówczas jasne będzie, co taka podróż oznacza dla osób chorych lub ozdrowieńców... Śmigłowiec jest jutrzenką nadziei na poprawienie tego stanu, na razie przynajmniej na odcinku transportu chorych, choć rozważane są poważnie perspektywy uruchomienia do Krynicy również komunikacji pasażerskiej.

Krynicka Komisja Zdrojowa dobrze rozumie trudności komunikacyjne swego miasta i docenia perspektywy jakie stwarza śmigłowiec. Ona też właśnie zleciła wykonanie projektów heliportów krynickich (przyszpitalnego i komunikacyjnego) oraz dokonanie rozpoznań z powietrza. Rozpoznania te przyniosły wyniki pozytywne. Stwierdzono, że na terenach wytypowanych wstępnie przez Politechnikę Krakowską urządzenie heliportów jest jak najbardziej możliwe i to nawet bez większych kosztów. Umiejscowione zostaną one na południe od Krynicy, w bezpośrednim sąsiedztwie szpitala. Chory przywieziony śmigłowcem będzie mógł być dostarczony wprost na salę na noszach lub na wózku szpitalnym.

Tak korzystnej lokalizacji heliportu przyszpitalnego mogą pozazdrościć Krynicy inne miasta. W Krakowie np. istnieje wielki kompleks kliniczny przy ul. Kopernika, przy którym zamierzano urządzić lądowisko śmigłowcowe. Cóż z tego, kiedy rejon szpitala nie ma żadnych dogodnych podejść z powietrze i dla śmigłowców sanitarnych lądowisko będzie musiało być umieszczone dość daleko od szpitala.

Skoro już mowa o Krakowie, to nie można przemilczeć sprawy lokalizacji heliportu komunikacyjnego. Ze względu na gęstą zabudowę miasta znalezienie odpowiedniego terenu nie było rzeczą łatwą. Ale i tu Politechnika Krakowska potrafiła dać sobie radę. Wytypowano dwa tereny, z których jeden to sławne Błonia Krakowskie, a drugi — podnóże Wawelu nad Wisłą.

Gdy wracając z Krynicy śmigłowiec przeleciał nad wytypowanym na heliport skwerkiem nad Wisłą, okazało się, że nadaje się on do lądowań — od zaraz. Cóż było robić? Podejście, lądowanie, krótki postój, zabranie na pokład jednej z dyplomantek Politechniki pracującej nad heliportami, start... i ludzie nie zdążyli nawet dobiec do nieoczekiwanego gościa.

W drodze powrotnej po trasie Krynica — Kraków śmigłowiec lądował także na boisku piłkarskim w Nowym Sączu. Podobnie jak w Krynicy natychmiast po lądowaniu otoczony został przez tłum ciekawych, który zasypywali członków załogi licznymi pytaniami. Warto tu wspomnieć o pewnym charakterystycznym obrazku. Otóż spośród gromady młodzieży wystąpił 12—13-letni chłopiec i rozpoczął zupełnie fachową dysputę na temat... resursu wirników śmigłowcowych! Z przyjemnością stwierdziliśmy dobre zorientowanie młodzieńca w danych technicznych tego śmigłowca, na którym odbywał się nasz lot (SM-1).

Pozdrawiamy Cię, nieznany młody entuzjasto lotnictwa. Wierzymy, że z obranej drogi studiowania lotnictwa nie zejdziesz. Droga ta zaprowadzi Cię z pewnością za ster szybowca, samolotu czy śmigłowca, latającego w służbie naszego kraju.

Lot śmigłowca, w czasie którego dokonano rozpoznania terenów odpowiednich na heliporty górskie Beskidu Sądeckiego i Pienin, dał wiele ciekawego materiału obserwacyjnego nie tylko projektantowi lądowisk. Pozwolił on również na dokonanie szeregu ciekawych spostrzeżeń natury pilotażowej i lotniczo-technicznej. Był to bowiem pierwszy lot „wewnątrz" gór, dokonany na śmigłowcu SM-1. Okazało się, że śmigłowiec ten nadaje się do latania górskiego w sposób doskonały. Jego duży nadmiar mocy i świetna sterowność pozwala na swobodne manewrowanie w dolinach nawet przy wietrze. Latanie po stronie zawietrznej wysokich gór też nie nastręcza większych trudności, choć turbulencja jest odczuwalna wyraźniej niż przy przelatywaniu np. przez termikę słoneczną na równinie. Lądowanie na szczytach zmusza do precyzyjnej oceny kierunku wiatru, poza tym nie przedstawia sobą żadnych problemów.

Oczywiście zebrane doświadczenia z pierwszego lotu górskiego są niezwykle skromne, jeśli uwzględnić, że śmigłowiec jest tym sprzętem, który przewidziany jest m. in. do akcji ratowniczych w wysokich górach skalnych, takich jak Tatry. Wierzyć jednak należy, że w przyszłości, może niedalekiej, nastąpią dalsze loty badawcze, które pierwsze doświadczenia pozwolą rozszerzyć. Inicjatywa przejawiona przez Krynicę winna zostać podjęta przez inne ośrodki górskie. Kiedy ujrzymy śmigłowiec nad Zakopanem?

Lądowanie śmigłowca stało się dla mieszkańców Krynicy nielada sensacją; od razu utworzył się tłum ludzi, którzy z największą ciekawością przyglądali się maszynie i wymieniali uwagi o jej możliwościach.

Zdjęcia: R. Witkowski (2)



„SPUTNIK"

radziecki sztuczny księżyc

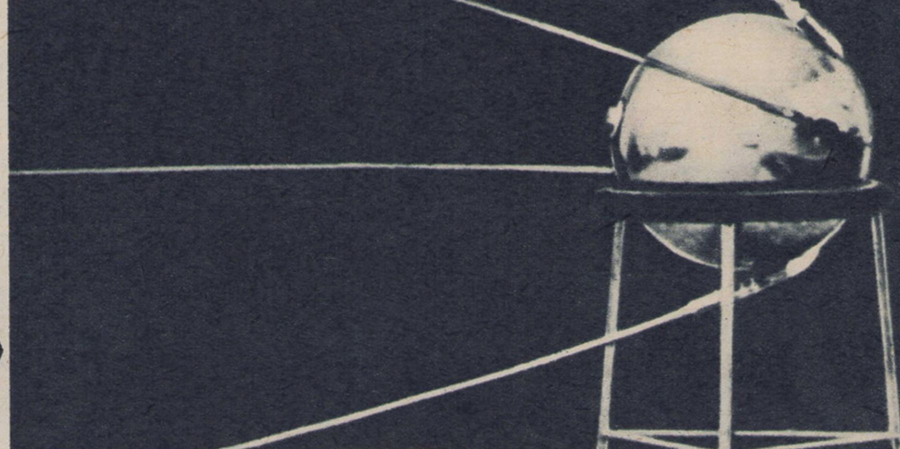


OD 4 października 1957 r. radziecki sztuczny satelita, pierwszy zwiastun ery międzyplanetarnej obiega nieprzerwanie Ziemię. Zbyt wiele tajemnic jeszcze kryją w sobie przestrzenie kosmiczne aby móc dokładnie przewidzieć jego żywot. Jedno nie ulega już wątpliwości — w ślad za pierwszym „SPUTNIKIEM" pojawią się następne, coraz większe i doskonalsze. Dobry początek został zrobiony.

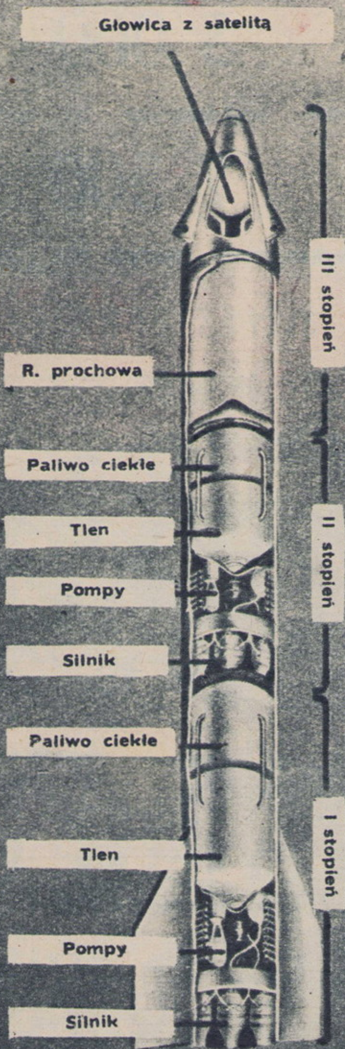
Nasz reportaż przynosi pierwsze zdjęcia zaczerpnięte z prasy radzieckiej i NRD. Satelita był umieszczony w głowicy rakiety, anteny złożone zakryto osłonami (rysunek u dołu). Po zakończonej pracy rakiety na paliwo stałe (III stopień) osłony odpadły, anteny się wyprostowały i satelita po uzyskaniu prędkości ok. 8 km/sek rozpoczął swój obieg.

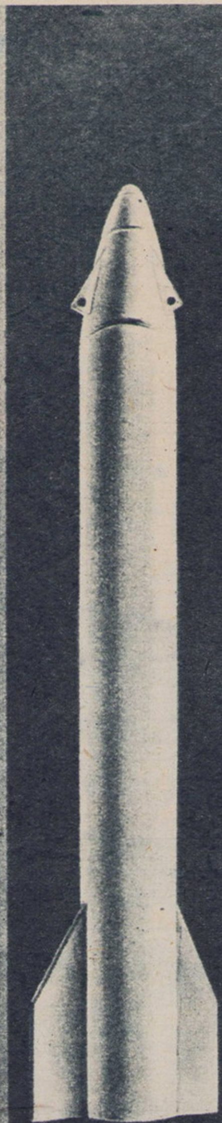
Dalsze szczegóły dotyczące „SPUTNIKA" będziemy zamieszczali w miarę uzyskiwania materiałów.

Personel wyrzutni rakietowej śpieszy na stanowiska...



Sztuczny satelita z antenami złożonymi. Długość anten — 2,4 i 2,9 m. Średnica satelity — 0,58 m, ciężar — 83,6 kG.





3 STOPNIOWA RAKIETA NOŚNA SATELITY

Współtwórcy „SPUTNIKA"

którzy wypowiedzi obiegają prasę i radio całego świata



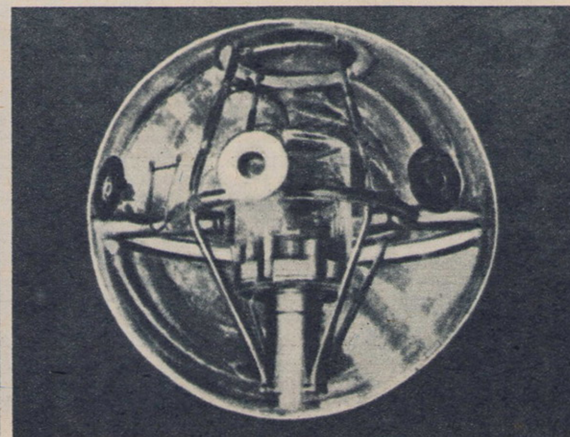
Gen.-mjr. prof. dr inż. G. POKROWSKI



Prof. J. FIEDOROW znany specjalista rakietowy.



Prof. BARDIN



Przekrój jednego z radzieckich sztucznych satelitów Ziemi.

AEROKLUB

2 200 000 PRZELECIANYCH KILOMETRÓW

28 500

wylatanych godzin na samolotach

17 300

wylatanych godzin na szybowcach

5 000

skoków wykonanych z samolotu

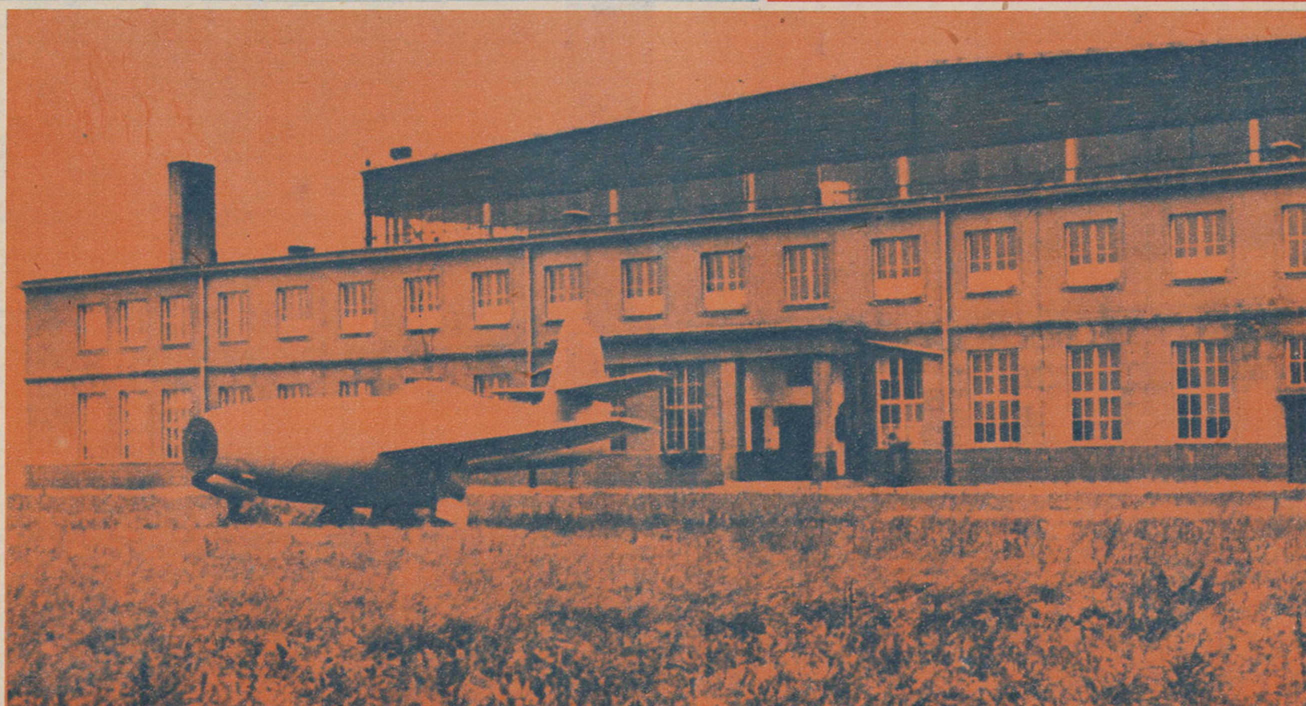
7 300

wykonanych modeli latających

OTO BILANS POWOJENNYCH OSIĄGNIĘĆ LOTNIKÓW WARSZAWSKICH

W XXX rocznicę powstania Aeroklubu Warszawskiego składamy wszystkim członkom tego pierwszego klubu lotniczego w Polsce serdeczne gratulacje, życząc im dalszych pomyślnych osiągnięć sportowych.

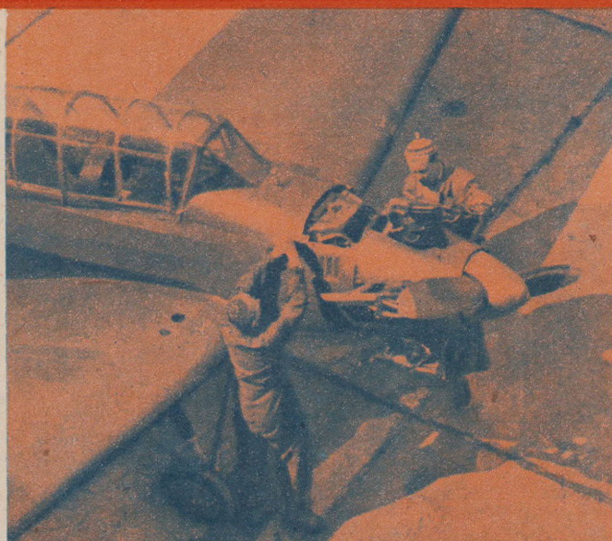
REDAKCJA



Aeroklub Warszawski posiada dziś nowoczesne hangary i zabudowania na Gocławiu. Na zdjęciu widok na zabudowania od strony Wału Miedzeszyńskiego.

Foto: B. Koszewski

WARSZAWSKI PO XXX LATACH







Instruktor-pilot szybowcowy Andrzej Koskowski, Mistrz Sportu.



Instruktor spadochronowy Witold Tracz, Mistrz Sportu.



W latach 1945 — 1957 uzyskano:

W SZYBOWNICTWIE

7 odznak diamentowych
33 odznaki złote
110 odznak srebrnych
24 rekordy krajowe, w tym 20 kobiecych
9 rekordów świata, w tym 8 kobiecych

W SPADOCHRONIARSTWIE

13 odznak złotych
5 odznak srebrnych
22 odznaki brązowe
21 rekordów krajowych, w tym 8 kobiecych
7 rekordów świata, w tym 2 kobiece

W SPORCIE SAMOLOTOWYM

11 rekordów krajowych
3 rekordy świata

W MODELARSTWIE LOTNICZYM

1 odznakę złotą
7 odznak srebrnych
15 odznak brązowych
1 rekord krajowy



Starszy technik Franciszek Chądzyński pracuje niemal od powstania aeroklubu.



Mgr inż. Walenty Nowacki, przewodniczący Sekcji Balonowej.



Instruktor-pilot Zdzisław Dudzik, szef wyszkolenia Aeroklubu Warszawskiego.



Instruktor-pilot samolotowy Polikarp Adamiec.



Zawiadowca lotniska Gocław Leon Powsiński, długoletni instruktor — pilot aeroklubu.



Starszy technik Szybowcowy Stanisław Perka.



Starszy mechanik samolotowy Ryszard Halaj, wyróżniający się pracownik służby technicznej.



Inż. Sławomir Makaruk jeden z najlepszych pilotów szybowcowych.



Pierwsi piloci wyszkoleni w AAW. Stoją od lewej: R. Wolański, instr. O. Nartowski, kierownik szkoły J. Widawski, W. Korbel, prof. T. Pruszkowski, W. Rychter. Siedzą: K. Jagoszewski, S. Hiszpański, K. Trzetrzewiński i A. Łyżwański.

JAK POWSTAŁ PIERWSZY W POLSCE AEROKLUB

JERZY OSIŃSKI
Pierwszy prezes AAW

Dnia 19 października br. minęło 30 lat od powstania pierwszego w Polsce sportowego klubu lotniczego. Był nim — jak wiemy — Aeroklub Akademicki w Warszawie — protoplasta dzisiejszego Aeroklubu Warszawskiego.

Błędem byłoby twierdzenie, że od tego dnia datuje się powstanie sportu lotniczego w Polsce. Pierwsze zawody lotnicze (lot okrężny dookoła Polski) z udziałem lotników wojskowych odbyły się w Polsce o pięć lat wcześniej. Już w latach 1924—25 polscy lotnicy wojskowi wykonywali udane loty indywidualne i grupowe po Europie, a w 1926 roku — jak to już pamiętamy — kapitan Bolesław Orliński wsławił imię Polski brawurowym lotem do Tokio. Niemniej jednak powstanie pierwszego aeroklubu jest wielkim wydarzeniem w dziejach naszego lotnictwa, od tej chwili bowiem lotnictwo w Polsce straciło swój wąski, ekskluzywny charakter wojskowy, stając się dostępne dla wszystkich.

„Brawurowy szturm tej „pierwszej linii" — czytamy w wydawnictwie ARP poświęconym pięcioleciu działalności aeroklubów [1] — otwiera w roku 1927 przed wyczekującymi masami wolne horyzonty lotnisk i szybowisk i rozpoczyna pospieszny pościg za krajami Zachodu. „Pierwsza linia" ujawniła tutaj niezwykłe walory: nie czcze tylko umiłowanie idei, lecz wiarę we własne siły, instynktowny zmysł organizacyjny. Nie uległa sceptycyzmowi otoczenia, a zaraziła go swym niespożytym entuzjazmem. Nie zmarnowała żadnej możliwości — przeciwnie, z przedziwnym darem umiała podchwycić możliwości niemal nie widoczne — „wydobyć je spod ziemi". Utysiąckrotniła każdą zdobycz. Potrafiła wzbudzić zaufanie dla swego radosnego instynktu..."

Organizatorem pierwszego aeroklubu była lotnicza młodzież Warszawy. Skupiała się ona podówczas w dwóch ośrodkach: przy redakcji pisma „Młody Lotnik" [2] oraz w Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów Politechniki Warszawskiej. Ośrodki te ściśle ze sobą współpracowały. Zamiar utworzenia studenckiego klubu lotniczego powstał w redakcji „Młodego Lotnika" jeszcze w 1926 roku, ale wówczas klub nie miał żadnych widoków na szybkie rozpoczęcie latania. A o to przecież chodziło. Szanse te pojawiły się dopiero na jesieni 1927 roku, kiedy to wojsko przeznaczyło na złom stare, francuskie samoloty Caudron G3. Inicjatorzy aeroklubu uzyskali zgodę władz wojskowych na przekazanie tworzącemu się klubowi (pod pewnymi, krępującymi warunkami, które nigdy nie zostały spełnione) tego sprzętu do szkolenia akademików. Wraz z trzema nadającymi się do remontu samolotami akademicy otrzymali od wojska dużą ilość części zamiennych, skrawek lotniska Mokotowskiego (od strony Wawelskiej, gdzie mieszczą się obecnie domki fińskie) oraz stary, brezentowy hangar przenośny. LOPP przyznała klubowi jednorazowe subsydium w wysokości 9000 zł oraz obiecała stałą pomoc finansową po wyszkoleniu pierwszej partii pilotów. Z tym majątkiem rozpoczęliśmy organizowanie pierwszej klubowej szkoły lotniczej.

Okres jesienno-zimowy przeznaczony został na prace organizacyjne oraz na przeprowadzenie kursu teoretycznego. Prace na lotnisku rozpoczęły się na wiosnę 1928 roku. W ciągu zaledwie kilku tygodni wyrównano teren „aerodromu", wysypano go żużlem, zmontowano hangar i postawiono pierwszy budynek mieszkalno-biurowy klubu. Była to skrzynia po samolocie Potez z wyciętymi oknami. Z jednej strony skrzyni mieściła się kancelaria, z drugiej — mieszkanie mechanika — przez długi czas jedynego pracownika klubu. Następnym, już bardziej „luksusowym" budynkiem klubu, był otrzymany z Warszawskiej Dyrekcji PKP stary wagon kolejowy. Życie klubowe w zimie ogniskowało się w innym, niewiele większym budynku bufetu portowego. Wszystkie prace terenowe i budowlane wykonane zostały, oczywiście, własnoręcznie przez członków klubu. Przyszli piloci pomagali również przy remoncie samolotów, przeprowadzanym pod kierownictwem jednego z inżynierów, kandydatów do szkolenia.

Były to piękne, niezapomniane chwile. Praca zaczynała się prawie o świcie i trwała do rozpoczęcia zajęć studenckich. Często również schodziliśmy się po wykładach i z reguły w niedzielę. Każdy z nas czuł nie tylko radość na myśl, że wkrótce będzie mógł latać — i to u siebie, na własnych samolotach, ale też był szalenie dumny z osiągnięć klubu.

Na lotnictwo patrzyliśmy wówczas zupełnie innymi oczyma. Dla większości członków ówczesnego AAW latanie było czymś więcej niż sportem. Owiane było ono romantyzmem, miało w sobie urok czegoś nieomal nadziemskiego...

Charakterystyczny jest pod tym względem apel „Akademicy, na lotnisko!", ogłoszony przez redakcję „Młodego Lotnika" w związku z powstaniem AAW.

„Jak nikt inny może, tak bliski duchem idei lotnictwa jest akademik — czytamy na wstępie tego apelu. — Umysł jego obejmuje szerokie horyzonty i zdaje sobie sprawę z roli lotnictwa, a dusza jego młoda rwie się w przestworza.

...I właśnie on, w wieku samolotów i sterowców jest może najdalej od rzeczy najprostszej — realizacji idei, którą zna — od latania!"

„Zbyt silnie jednak — czytamy dalej — przejawia się dążenie do latania wśród młodych, by nie wyrwać wreszcie lotnictwa z jego ram oficjalnych — krępujących i ciasnych. ...Hangar przestanie być „świętem świętych", a lotnicy — kastą"!

„Przygnie się w niedługim czasie trawa przed hangarem Aeroklubu Akademickiego. Rozszumi się bardziej niebo nad Warszawą. ...Nie będzie leciał z poddasza za zanikającym cieniem samolotu tęskny wzrok akademika..."

Jakież to dziś wydaje się sentymentalne...

Hasło „Akademicy, na lotnisko!" trafia na podatny grunt również i w innych ośrodkach akademickich. W dniu 20 stycznia 1928 powstaje AA w Krakowie, a 27 lutego tegoż roku — AA we Lwowie. Następnie zorganizowane zostały aerokluby akademickie w Poznaniu, w Wilnie i w Gdańsku — wśród Polaków studiujących na Politechnice Gdańskiej. Z inicjatywy AAW tworzy się w roku 1928 Związek Aeroklubów Akademickich, który przejmuje na siebie troskę o zapewnienie środków finansowych oraz kieruje pracą klubów. Prawie równocześnie powstał Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, jako reprezentant polskiego lotnictwa sportowego na terenie międzynarodowym.

Pierwszy turnus szkoły pilotów AAW rozpoczął loty w czerwcu 1928. Kierownikiem szkoły został Jerzy Widawski, pilot PZL, człowiek niezwykle serdeczny, odznaczający się poza tym pięknymi manierami. Po nim kierował szkołą pilot wyszkolony już w AAW — Witold Rychter.

W szkole panowała atmosfera braterstwa i solidarności. Po lotach wszyscy ochoczo brali się do mycia samolotów (był to podówczas ciężki problem), zaawansowani w technice pomagali mechanikowi w przeglądzie silnika, naciągali wiecznie pękające druty Caudrona. Każdy troszczył się o majątek klubu, a w razie uszkodzenia (o co na Caudronie nie było trudno) czuł się zobowiązany być pierwszym przy naprawianiu szkody.

Pierwsi członkowie AAW odznaczali się też wyjątkowym humorem i wesołością (Stach Hiszpański, Lolek Trzetrzewiński). Aeroklub Akademicki wprowadził u siebie oryginalne, wesołe uroczystości „pasowania rycerzy knypla" z namaszczaniem oliwą z silnika i przysięgą na korkociąg oraz laszowanie fuksów w kadłubie starego samolotu. Wyszkoleni w AAW piloci otrzymywali herby i zawołania związane z przeżyciami w szkole. Tym wszystkim ceremoniom jak i całemu życiu klubowemu przewodził niezapomniany profesor Tadeusz Pruszkowski, wielki artysta i lotnik z Bożej łaski.

—o—

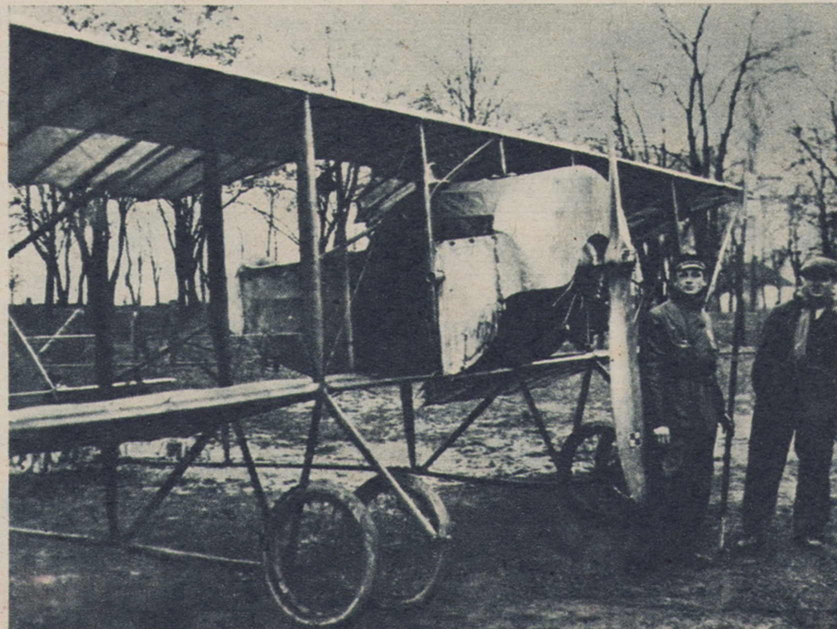
Dziś, po 30 latach, dużo się w naszym Aeroklubie Warszawskim zmieniło. Mamy liczny personel, wspaniałe pomieszczenia, a nawet własne lotnisko... Państwo ludowe zdjęło z klubu troskę o fundusze na latanie.

Jednak my, którym dane było być w klubie od początku jego istnienia, z lubością wspominamy te pierwsze lata, kiedy to główny kapitał klubu stanowił zapał i dobre chęci jego członków...

Bujne bowiem było i wesołe kiedyś nasze życie w klubach!

[1] „5 lat lotnictwa sportowego w Polsce" — wydawnictwo ARP, 1933 r. — wstęp do „Rysu działalności aeroklubów".

[2] Pismo młodzieży lotniczej założone w roku 1924, przekształcone w roku 1930 w „Skrzydlatą Polskę".



Pierwszy samolot Akademickiego Aeroklubu Warszawskiego — Caudron G-3.

Artykuł niniejszy, w niezwykle trafny sposób charakteryzujący codzienne życie Akademickiego Aeroklubu Warszawskiego, przedrukowujemy z nieznacznymi skrótami ze „Skrzydlatej Polski" nr 10, z października 1937 roku. Sens jego dziś, po 20 latach, nie zmienił się niemal wcale...
Red.

NIE TAK TO ILLO TEMPORE BYWAŁO...

Panowie, dziś z okrągłymi brzuszkami, a szczególnie panie, młodniejące z każdą chwilą, pamiętają dobrze te zamierzchłe czasy, gdy własnoręcznie kopały rowy koło hangarów i siały panieńską rutkę.

Lotnisko mokotowskie. Zabudowania „Aerolotu", hangar CIDNA'y i LOPP. I tuż obok — przyszła siedziba Aeroklubu Akademickiego w Warszawie: puste, zarośnięte chwastami pólko. Na środku smętnie sterczy jakaś szubienica, a koło niej grono młodych chłopców w studenckich czapkach.

— Hoop — siup. Hoop — siup...

— Razem, a mocno...

To zapaleńcy budują podwaliny lotnictwa sportowego. Stawiają pierwsze przęsła polowego hangaru.

Na bocznicę kolejową zajeżdża wagon. Zrzucają z niego jakieś drągi, połamane skrzydliska i dwie śmieszne łódki z płótna i patyków. Obok oczekują na swą kolej dwie skrzynie z tajemniczym napisem: Le Rhône — Paris. To silniki.

Praca wre. Belki, beleczki, druty i okucia łączą się w całość. Cal po calu wyłania się pierwszy samolot. Prawdziwy aeroplan. Na skrzydłach, gnących się pod naciskiem dłoni, pojawia się znak Aeroklubu, ten sam, który obecnie nosimy. Na kabinie widnieje feralna liczba „13".

Bezużyteczny stos zmienia się jakimś cudem w błyszczącego spirytusowym lakierem Caudrona.

Rok 1928. W Aeroklubie wielkie święto. Szef pilotów (których zresztą jeszcze nie było) Jurek Widawski leci na Caudronie. Ludzie na ulicach stają zdumieni, widząc skrzydła, potem długo nic, aż na końcu ogon, na którym śmieszna płetwa imituje ster kierunkowy.

Powstały z popiołów Caudron wychodzi jak kaczka na start. Za nim sześciu uczniów, obarczonych zapasowymi częściami: koło, wielki zwój drutu, obcążki, izolacja.

To pierwsza w Polsce prawdziwa szkoła pilotów sportowych. Prowadzi ją Widawski. Jest jednocześnie kierownikiem, instruktorem, startowym i mechanikiem. Uczniowie patrzą w niego jak w tęczę.

Oto startują. W łódeczce, imitującej kabinę samolotu, siedzi mistrz, kolanami opierając się o zbiornik benzyny, a ustami chwytając kilogramowe porcje rycyny z silnika. Tuż za nim w wysokim chełmie ochronnym drży z emocji uczeń. Trzyma w prawym ręku olbrzymie knyplisko, a szeroko rozkraczonymi nogami usiłuje popychać orczyk.

Lecą...

Caudron stęknął. Rhône zapluł spaloną rycyną, zakurzył, zabrzęczał nieznośnie. Samolot począł podrygiwać komicznie, jak wrona. Oderwał się i triumfalnie poszedł w górę. Nabierał wysokości, lecz nie posuwał się prawie wcale naprzód. Za silny był wiatr...

Lecz co to? Silnik cichnie? Wśród uczniów gorączkowe oczekiwanie.

— Nie ściskać tak knypla, bo sok pocieknie — brzmi głos z nieba...

To Jagoszewski dostaje swoją porcję wymyślania. Porcja jest doskonale słyszana na dole.

— Uwaga, ląduje — brzmi wśród uczniów.

— Dobrze podchodzi. Może trochę za mała szybkość...

— Aby mocno załamał kąt.

— O, teraz...

Caudron pikuje na łeb na szyję. Tuż nad ziemią zostaje gwałtownie ściągnięty. Przysiada natychmiast. Z maszyny gramoli się nieskończenie długa i chuda postać Jagoszewskiego.

— Następny.

Na starcie radość. Żaden drut nie pękł. Nie potrzeba kaleczyć rąk przy zakładaniu nowego.

— Uważasz — wykłada Jagoszewski — horyzont ma wypadać na pół metra pod maską. A jak pikujesz — to horyzont na górnym skrzydle.

Po miesiącu.

— Panie Janiszewski, do maszyny!

Zaświeciły mu się oczy. Leci sam. Jak to śmiesznie, że knypel w pierwszym siedzeniu małpuje ruchy pilota. Ale nie czas na śmiech. Trzeba uważać. Horyzont, licznik obrotów, altimetr, kierunek...

Pierwszy skręt. Dobrze. Teraz na prawo. Drugi, trzeci. Dobrze! Czwarty. Teraz zamknąć gaz i wyłączyć kontakty. Już! Nachylić do przodu. Czy nie za mało gwiżdżą druty? Przecież horyzont schował się w ogóle za górne skrzydło.

Ziemia rośnie. Chorągiewka wprost na dole pod samolotem. Teraz uwaga. Załamać kąt. Raz, dwa, trzy... Teraz — siup!... Caudron siedzi, jak lalka. Znów start.

Na ziemi Widawski patrzy zdenerwowany. Jedna jest tylko maszyna. Jak ją rozbije?

— Uwaga, podchodzi — krzyknął ktoś na starcie.

Gromadka wstrzymała oddechy. Samolot gna do ziemi.

— Ciągnąć! — drze się Widowski.

Nic z tego. Sekunda za późno. Nie zdąży...

Trzask łamanego podwozia miesza się z okrzykami rozpaczy. Śmieszny ogonek zakreśla prawidłowy łuk, a pilot podobnym łukiem wylatuje wysoko w górę, lądując o kilkanaście metrów na przodzie. Toczy się po lotnisku, jak żywa kula, a po tym nieruchomieje... Trup!

Lecz co to? „Trup" wstaje i kusztyka do startu. Miny ponure. Wykończył jedynego Caudrona...

Takie to były czasy.

Listopad 1928.

Na starcie znaleźli się konkurenci. To szóstka hanriociarzy z pogardą patrzy na kodronowców. Dogania ich raźno w szkoleniu. Instruktor Nartowski, zwany popularnie „Lewozwisem", klnie na czym świat stoi.

— Słonia po butelkach można nauczyć chodzić, a pani kierunku utrzymać nie może. Takie latanie jest do...

Najbliżej stojący uczeń zatyka mu usta dłonią, a nieszczęsna panna M. rumieni się jak pensjonarka.

Laszuje się pierwszy hanriocista. Ma 39 dubli. Czas...

„Lewozwis" wyłazi z kabiny i zmusza go do startu. Ryzykuje, ale przecież trzeba pokazać tym kodroniarzom...

Jeden lot, drugi, trzeci... Dobrze. Następnego dnia ucznia ma próbować szef, Widawski. Laszowanie odbyło się w tajemnicy przed nim. Ot takie wstępne prywatne sprawdzenie, czy ucznia można dać do próby kierownikowi szkoły.

Uczeń leci z Widawskim. Pamięta dobrze rady innych. Nie dotyka sterów.

Startują. Knypel chodzi swobodnie u ucznia.

— Dobrze! — drze się pan Jerzy.



Laszowanie „fuksów".





Pasowanie „rycerzy knypla" Pasuje mistrz ceremonii, prof. T. Pruszkowski. Stoi — kierownik szkoły Jerzy Widawski.

Pierwszy skręt. Uczeń knypla nie rusza. Maszyna prawidłowo wchodzi w łagodny wiraż.

— Dobrze — konstatuje z zadowoleniem szef. — Teraz zrobi pan ósemkę.

Uczeń kiwa głową. Knypel chodzi luzem. Ósemka wychodzi cudownie. Podchodzą do lądowania.

— Zamknąć gaz! Pikować!

Manetka zamyka się przepisowo. Uczeń wyłącza tylko kontakty. Maszyna nachyla się posłusznie.

— Uwaga — krzyczy Widawski. — Ściągnąć!

Uczeń zaciska pięści, by nie pociągnąć za ster. Hanriot załamuje kąt, wytraca szybkość i miękko siada.

— Brawo, doskonale — chwali z powagą i zadowoleniem pan Jerzy. — Może pan lecieć samodzielnie...

Rok 1929.

Wielkie święto Aeroklubu. Pierwsi wyszkoleni piloci składać będą przysięgę, że nie splamią honoru polskiego lotnika, że przestrzegać będą przepisów i, że nigdy nie wpadną w korkociąg.

Mistrz Pruszkowski pasuje na rycerzy powietrza. Nadaje herby, wymagające perfidnych komentarzy.

„Śmierdź", „Pikaem", „Nosak", „Kangur", „Złota rączka", „Mops"...

Nastrój jest podniosły. Hangar nie cieknie, gdyż jest pogoda. Słoneczko świeci przez dziury w dachu... Władze i Goście objadają się kanapkami. Świeżo upieczeni piloci oglądają pierwszą „awionetkę" (tak się to dawniej nazywało, bo było samolotem, lecz nie chciało bardzo latać). Stoi ona dumnie, czarując okrągłym otworem w baldachimie.

— Mamusiu? Dla cego toto nie ma łańcuska z rącką? — pyta naiwnie chłopczyk.

— Fe! Piotrusiu, co ty mówisz? Przecież na tym się lata — strofuje papa, dumny z otrzymanego przed chwilą dyplomu pilota.

Praca wre. Brzęczenie silników budzi okolicę już o piątej rano. To lata szkoła. Twarda, dobra szkoła...

Hanrioty startują do szkolnych przelotów. Warszawa — Dęblin — Warszawa. Co z tego, że nie ma map, ani busoli? Jest zapał. Nie znaczy to, że przelot można odbyć jednego dnia. Rzadko kiedy silnik wytrzymał taką długą drogę. Korbel leciał z Dęblina dwa tygodnie, lądując co chwila. Z każdego miejsca lądowania wracał koleją do Warszawy, przywożąc iskrowniki, w których tworniki poprzyklejały się do magnesów. Brał inne i jechał znów do samolotu. Trudno było twierdzić, że komunikacja lotnicza była błyskawiczna.

Jak już o tym mowa, to trzeba dodać, że ten sam Korbel, „Korbowodem" popularnie zwany, złościł się na wesoło, widząc, że jadące pod nim motocykle wyprzedzają go zdecydowanie. Widocznie dlatego, że opona jednego kółka wypchana była sianem, a z boku kadłuba słynnej „wrony na kółkach" — SP-1 widniało przydrutowane zapasowe śmigło.

Tak się dawniej latało.

„Bysio" Drzewiecki lądował na ciemnym lotnisku w nocy z panienką, świecąc sobie kieszonkową latarką; kpt. Babiński wylądował przymusowo w miejscowości Szczaki; Hiszpański rozorał płozą ogonową dach hangaru; Wigura lądował bez kółka; Drzewiecki startował z oberwanym ogonem; Jagoszewski upolował reflektor; Kazimierczuk z Osińskim wlecieli w ziemię z powodu zerwania się linek sterowych; Korbel doszedł spiralą aż do ziemi z powodu zacięcia się steru; Matysiak wyłączył kontakt po kraksie, szukając go dobre pięć minut w promieniu kilkunastu metrów od rozbitej maszyny; mistrz Pruszkowski postawił Hanriota „na popa" i nie mógł zejść z powodu chwiejnej równowagi maszyny. Był nawet taki, co sobie podzielił sznurkami kabinę na kratki i lecąc komenderował:

— Nachylić knypel w lewo do pierwszego sznurka, ściągnąć o dwa sznurki do siebie, wyrównać o dwa w prawo, oddać o dwa...

A nieodżałowany instruktor Nowak mruczał pod nosem:

— Całka noga w prawo...

Tak się dawniej latało.

Ale praca szła. Rosły zastępy pilotów, mimo, że z maszyn pozostawały tylko resztki. Aeroklub miał jednego mechanika i jednego praktykanta. Samoloty obsługiwali sami piloci. Codziennie było w robocie szare mydło i gorąca woda. „Chcesz latać? — Pracuj, bracie" — oto była zasada.

I pracowali, jak woły. Nie było dla nich święta, zajęcia, rodziny... A zresztą — rodziny pracowały też. Malowały, myły, czyściły, sadziły kwiatki, odkopywały hangar spod śniegu...

Nie obyło się też bez ofiar. Zginęło wielu kolegów. Zginęli na posterunkach. A ich śmierć dodawała tylko bodźca do pracy pozostałym. Inni zmuszeni byli wycofać się z życia lotniczego. Z pierwszej szkoły 1928 roku pozostało w Klubie tylko dwóch latających.

I, gdy ci dwaj przychodzą dziś na lotnisko, widzą dziesiątki wspaniałych samolotów, rój mechaników, zapasy paliwa i smaru, piękne hangary i, gdy dowiadują się, że nikt nie musi zapracowywać ciężko na kilkuminutowy lot, bo mu maszynę pod nos podstawią — ci dwaj radują się srodze, wspominając z rozrzewnieniem kilkunastu założycieli Aeroklubu, których ofiarna praca tak wielkie wydała rezultaty.

A stojąc w kolejce młodych pilotów i czekając na zezwolenie do sartu, westchną czasem melancholijnie:

— Nie tak to illo tempore bywało...

„HEROD"

Drugi „budynek" klubu był już bardziej luksusowy.



Wszystkie zdjęcia ze zbiorów mgr. JERZEGO OSIŃSKIEGO.



KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

Magazyn miłośników pięknej dziedziny, różnych wiadomości lotniczych dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojga płci, wszelkiego wieku i stanu

Wielkie nieba! Znów zamiast mapy gwiezdnej wziąłeś mój wykrój! Od godziny lecimy według mojej nowej sukni wieczorowej!

(Neue Illustrierte)

MIĘDZY NAMI KaeMeLowcami

PONIEWAŻ w listach Waszych coraz częściej spotykam wyrazy chęci jakiejś konkretnej działalności dla lotnictwa, pomówimy dziś o podstawowym zadaniu każdego miłośnika lotnictwa, mianowicie — **o organizowaniu kół lotnczych.** Mówiliśmy już, że istnieją dwa rodzaje kół lotniczych: członków wspierających i członków rzeczywistych. Warunki utworzenia jednego lub drugiego koła są takie same. A więc mogą one powstawać przy szkołach, instytucjach, domach kultury, domach harcerza itp., o ile ich kierownictwo wyrazi na to zgodę.

Do założenia koła wystarczy dziesięciu kandydatów. Taką ilość chętnych na pewno nie będzie trudno zebrać żadnemu KaeMeLowcowi. No, a jeżeli mamy już tę minimalną ilość osób oraz zgodę kierownictwa np. szkoły, wtedy nawiązujemy kontakt z zarządem najbliższego aeroklubu regionalnego na terenie danego województwa. Zarząd aeroklubu musi być o tym powiadomiony po pierwsze dlatego, że jest on obowiązany udzielić pomocy w utworzeniu koła, zaopatrzyć organizatorów w statut, z którym trzeba przecież członków zapoznać, a po drugie — koło lotnicze jest w myśl statutu członkiem aeroklubu regionalnego. Członkowie koła lotniczego, przyjetego do aeroklubu regionalnego, otrzymują legitymacje i mają prawo noszenia odznaki aeroklubu oraz wstępu na jego lotnisko. Całe koło natomiast, jako członek aeroklubu, otrzymuje dyplom przyjęcia, a poza tym może obrać sobie jakąś nazwę i posiadać proporzec.

Dotąd mówiliśmy o obu rodzajach kół, bo sprawa ich organizacji niczym sie nie różni. Odmienne sa natomiast obowiązki członków kół wspierających i rzeczywistych. Podstawowym i jedynym obowiązkiem członków kół wspierających jest regularne opłacanie składek (minimalna roczna składka wynosi 6 zł dla młodzieży szkolnej i 12 zł dla dorosłych). Oczywiście członkowie takiego koła mogą też brać czynny udział w jego pracy, związanej z krzewieniem zainteresowania lotnictwem wśród społeczeństwa. Mogą więc organizować pogadanki, odczyty, spotkania z pilotami, wycieczki na lotnisko itp. Mogą, ale nie muszę. I to właśnie różni ich od członków kół rzeczywstych, których podstawowym obowiązkiem, oprócz opłacania składek (w tej samej wysokości) jest czynna praca w kole, której celem jest — poza popularyzacją lotnictwa — przygotowanie młodzieży do szkolenia lotniczego i uprawiania tego pięknego sportu.

Tak przedstawiają się w wielkim skrócie warunki założenia koła lotniczego. Reszte dopowie Wam statut, który można otrzymać w każdym aeroklubie.

Wydaje mi się, że ambicją każdego KaeMeLowca będzie utworzenie koła lotniczego i zwerbowanie do niego jak największej ilości członków. Czekamy zatem na meldunki o rozpoczęciu akcji tworzenia kół lotniczych, a dla wyróżniających się w niej — przygotowujemy szereg niespodzianek.

JASA

GRUMMAN S2F-1



O zdjęcie samolotu tego typu prosi Marek Woszczyński z Poznania. Oto kilka jego danych.

Amerykańskie lotnictwo morskie wyposażone zostało ostatnio w dwusilnikowe samoloty typu Grumman S2F-1, działające z lotniskowców, przeznaczone do zwalczania łodzi podwodnych. S2F-1 wyposażony jest w 20 mm działko, bomby głębinowe i 6—12 pocisków rakietowych. Do specjalnego wyposażenia radarowego należy wysuwana w czasie akcji „wanna" i „żądło" oraz umieszczona pod prawym skrzydłem dodatkowa antena radarowa. Skrzydła samolotu są składane. Napęd stanowią dwa silniki Wright R-1820-82 mocy 1 525 KM każdy. Max. prędkość lotu — 500 km/h.

MAŁA ENCYKLOPEDIA KML

Glin jest to pierwiastek chemiczny oznaczony symbolem Al. W chemii połączenia glinu z innymi pierwiastkami nazywa się stopami glinu, na przykład: chlorek glinu ($AlCl_2$), azotan glinu itp. Aluminium jest to produkt hutniczy o składzie zbliżonym do czystego glinu, na przykład aluminium hutnicze posiada skład chemiczny 99,5% lub 99,0% Al i zawiera domieszki zanieczyszczeń żelaza (Fe), krzemu (Si), miedzi Cu), cynku (Zn) i innych składników. Blacha wykonana z tego aluminium nosi nazwę blachy aluminiowej. Przy przeróbce hutniczej lub odlewniczej, polegającej na połączeniu tego aluminium z innymi wytworami hutniczymi, np. miedzią elektrolizowaną, otrzymuje się stopy aluminium.



KTO POMOŻE PILOTOWI?

Niedoświadczony pilot stracił orientację w terenie, a tu... kończy się zapas paliwa. Pomóżmy mu wylądować, aby uniknął katastrofy.

ROZWIĄZANIE ZAGADKI FOTOGRAFICZNEJ.

Zdjęcie zamieszczone w nr. 38 „Skrzydlatej" przedstawia polski samolot sportowy M-9. Zdjęcia wylosowali: Jerzy Kokowski z Niemodlina, Eugeniusz Walczak z Łyska, Franciszek Grosman z Rudy Śląskiej, Janusz Palacz z Poznania i Marian Błocki ze Starej Bystrzycy.

LEKARZ lotniczy ODPOWIADA...

Stanisław Wermiński z Leska. O tym, czy mając zwapnienie w płucach będziecie mogli latać, zadecydować może komisja lotniczo-lekarska.

Kazimierz Mamet z Bielska. Próchnica zębów, o ile jest rozległa, dyskwalifikuje kandydata do lotnictwa.

Kazimierz Toda z Żuchlina. Każdy człowiek po pierwszym zetknięciu się z prątkiem gruźliczym ma w płucach tzw. zespół pierwotny, który — o ile nie doprowadzi do gruźlicy — wapnieje i pozostaje widoczny na kliszy rentgenowskiej jako pierwotny zespół zwapniały.

Stefan Stachowiak z Witoszyc. Choroba nadciśnieniowa stanowi przeszkodę w przyjęciu na szkolenie lotnicze. Nadciśnienie jest groźnym objawem i dlatego niezwłocznie powinniście udać się do lekarza, specjalisty chorób serca.

Mieczysław Pater i **Kazimierz Szyndler** z Raciborza. Cierpicie na jakieś dolegliwości serca, które określić może jedynie lekarz, po dokładnym zbadaniu. Ich rodzaj oraz przyczyny powstawania będą decydowały o tym, czy możecie być przyjęci na szkolenie lotnicze.

Brak trzech zębów nie jest przeszkodą w szkoleniu lotniczym.

Bogdan Puda z Radomia. Pilot, oprócz ogólnie dobrego stanu zdrowia, musi mieć bardzo dobry wzrok. Ponieważ — jak piszecie — na lewe oko widzicie bardzo słabo, nie macie więc szans zostania pilotem.

Henryk Krzysiak z Orzechówki. Jazda na rowerze nie tylko nie leczy żylaków, ale może być bezpośrednim powodem ich powstania. Intensywne uprawianie kolarstwa jest również szkodliwe dla mięśnia sercowego. Tylko jazda spacerowa (niezbyt długa i szybka) jest w zasadzie obojętna dla zdrowia.

Dr J. B.

Co czytać

„NAPĘDY — NAJNOWSZE KONSTRUKCJE LOTNICZE" — praca zbiorowa (inż. inż. W. Wójcicki, S. Wiśniewski, W. Styburski, J. Wolf, O. Wołczek). Redaktor naukowy mgr inż. E. Tratkiewicz. Państwowe Wydawnictwa Techniczne. Warszawa 1957 r. Str. 155, rys. 43. Nakład 7 119 egz. Wydanie I. Cena zł 19.

W roku ubiegłym Państwowe Wydawnictwa Techniczne wypuściły bardzo cenną książkę „Najnowsze Konstrukcje Lotnicze", która podawała najciekawsze typy współczesnych samolotów różnych przeznaczeń, śmigłowców oraz aparatów pionowego startu. W wydanych obecnie „Napędach" opisane są typy silników turbinowych — zarówno śmigłowe jak i odrzutowe, silniki strumieniowe oraz napęd atomowy. Poza dość szczegółowym przeglądem nowoczesnych silników poszczególnych mocarstw lotniczych rozpatrzone są podstawy teorii tych napędów oraz doświadczenia konstrukcyjne. Stosunkowo niewielka rozmiarami książka, zaopatrzona w liczne, łatwo czytelne rysunki, dość dobre fotografie oraz wykresy i tablice ujmuje w skondensowanej formie całość zagadnienia. Szczególnie interesująco przedstawia się rozdział „Napęd jądrowy samolotów i rakiet", w którym wybitny znawca przedmiotu mgr inż. O. Wołczek podaje aktualny stan badań i obliczeń nad tym kapitalnym zagadnieniem niedalekiej zapewne przyszłości.

„Napędy", pomimo przystępnej formy, nie są książką z typu popularno-naukowych, przeznaczonych dla zupełnych laików. Zbiorowe to opracowanie — aby przynieść korzyść — wymaga uprzedniego przygotowania technicznego oraz ogólnego na poziomie szkoły średniej.

J. KOWNACKI

NAJNOWSZE KONSTRUKCJE LOTNICZE



Na ekranie tygodnia

SKACZ W WIEK XX!

JAK można było przypuszczać, energiczna kampania propagandowa prowadzona w warszawskich tramwajach z okazji Tygodnia Lotnictwa doczekała się odzewu w prasie. Oczywiście w „Szpilkach". Numer 39 tego poczytnego pisma pozwolił nam zapoznać się z wierszem Tadeusza Polanowskiego pt. „W sprawie odwagi". Autor komentuje jedną z tramwajowych nalepek, która wzywała wszystkich pasażerów do uczestniczenia w sporcie spadochronowym w taki oto lapidarny sposób: „JESTEŚ ODWAŻNY? SKACZ ZE SPADOCHRONEM!".

Mam wrażenie, że treść owych nalepek, których zadaniem była popularyzacja lotnictwa, skłoniła do refleksji nie tylko znanego satyryka. Niejeden zapewne z uczestników codziennego tramwajowego magla zastanawiał się dlaczego dla wykazania odwagi ma akurat skakać ze spadochronem, co w stosunku do rzeczy wielu jest rzeczą całkiem bezpieczną?

Osobiście uważam, że hasło „Jesteś odważny? Skacz ze spadochronem!" nie jest niczym nowym. W okresie błędów i wypaczeń można było wykorzystać ten pomysł także do popularyzacji lotnictwa w sposób np. następujący: „Jesteś odważny? Spróbuj zwiedzić lotnisko Aeroklubu!". Kto wie, czy nawet nie było do tego celu więcej potrzeba odwagi, niż do skoku ze spadochronem.

Zajmijmy się teraz jednak inną nalepką, która zdradza nam ukrywaną przez długi czas tajemnicę. „WIEK XX TO WIEK LOTNICTWA". Jak zauważyli wszyscy miłośnicy lotnictwa, w okresie przedpaździernikowym rewelacja ta była ukrywana przed społeczeństwem z tego prawdopodobnie powodu, że Możajski żył i tworzył w wieku XIX. Ale obecnie, w związku z Tygodniem Lotnictwa obchodzonym w nowych warunkach, prawda mogła wyjść wreszcie na jaw. Społeczeństwo odetchnęło z ulgą.

Znów jednak powiedzieć muszę, że hasło to, aczkolwiek niewątpliwie słuszne i szczególnie żywo oddziaływujące w tramwajach, nie jest nowością. Kiedyś oglądałem afisz wołający wszem i wobec, że „Wiek XX to wiek sportu", a w okresie zapoczątkowania masowej hodowli kukurydzy pewien energiczny prelegent zawołał: „Wiek XIX był wiekiem kartofli, wiek XX będzie wiekiem kukurydzy".

Mam tylko wrażenie, że nalepka lotnicza o wieku XX tyle pomogła popularyzacji lotnictwa, ile pomógł sportowi tamten afisz, a kukurydzy wyżej cytowane zawołanie. Podobnie rzecz ma się z nalepką, która wzywa, aby skakać dla wykazania odwagi.

Formaty nalepek o których wspomniałem znakomicie pozwalały na to, aby wydrukować na nich coś bardziej konkretnego. Wszelkie tego typu hasełkowe zawołania jak wyżej — równają się praktycznie wywieszeniu papierka niezadrukowanego wcale.

Lepiej było napisać, jasno i wyraźnie, co ma robić i dokąd się udać ten, kto chce zająć się sportem spadochronowym. Zapewniam, że na 100 młodych ludzi nie wie tego 95. Zamiast zaś objawienia o roli lotnictwa w wieku XX można było dać informację o zakładaniu kół lotniczych, albo po prostu wykaz osiągnięć naszych szybowników w wieku XX, skoro wiek ten tak bardzo był potrzebny, albo notatki o polskich pionierach lotnictwa, o których rzadko kto wie, albo wykaz książek, które mówią o lotnictwie XX wieku, albo itd.

Bo inaczej szkoda papieru, druku i... tego... jak się to nazywa?... aha! — pieniędzy.

RADAR

WIELCY LOTNICY ŚWIATA

GEORGES GUYNEMER (1894—1917) — legendarny francuski pilot myśliwski z okresu pierwszej wojny światowej.

Guynemer wstąpił do wojsk lotniczych na jesieni 1914 r. Przez pewien czas ten przyszły bohater licznych walk powietrznych sprzątał hangary, mył maszyny, pomagał przy wytaczaniu samolotów. Po ukończeniu szkoły pilotów został przydzielony do słynnej eskadry „Cigognes" (bociany), którą można pod względem popularności i dzielności porównać do naszej 111 Eskadry Kościuszkowskiej (późniejszego Dywizjonu 303).



Guynemer doszedł do mistrzostwa w pilotowaniu jednomiejscowych samolotów myśliwskich. Pierwsze swe zwycięstwa odnosił jako kapral-pilot na dwumiejscowych samolotach obserwacyjnych. Znakomity strzelec, niezwykle zacięty i opanowany w powietrzu, odniósł nad lotnikami Kajzera 53 potwierdzone zwycięstwa. Dało mu to drugie miejsce wśród Francuzów (pierwsze René Fonch — 75 zwycięstw). Guynemer latał tylko do 11.IX.1917 r. W tym dniu zginął w walce powietrznej w rejonie Poelapelle (Belgia). Spadł na pole bitwy i ani samolot ani jego zwłoki nie zostały odnalezione.

Kapitan Guynemer (mianowany oficerem w styczniu 1916 r.) dzięki charakterystycznemu dlań prowadzeniu walk i odwadze stał się bohaterem narodowym Francji. Samolot typu „Spad" na którym latał w 1917 r, nazwany żartobliwie „Le Vieux Charles", wisi do dziś w jednej z sal Musée de l'Armée (muzeum wojska francuskiego). Tablica pamiątkowa z pięknym napisem ku czci Guynemera jest wmurowana w paryski Panteon, wśród nazwisk najwybitniejszych ludzi Francji.

J. KĘDZ.

CZŁONKOWIE KML

521. Janusz Rynkiewicz (konstr. lotn) — Porąbka k/Kęt, pow. Żywiec.

522. Werner Łukaśczyk (filat., zdjęcia) — Popielów, ul. Osiedla Piastowskie 206, pow. Opole.

523. Władysław Batuszański (modelarstwo rzeźba, malarstwo, grafika o tematyce lotniczej) — Wrocław, ul. Roosevelta 24/7.

524. Jan Wiśniewski (konstr. lotni.) — Warszawa, ul. Syreny 5 m 84.

525. Marian Baszczyński (konstr. amat.) — Ozorków, ul. Dzierżyńskiego 14, woj. Łódź.

526. Mieczysław Peter (modelarstwo, książki) — Racibórz, ul. Wieczorka 90.

527. Kazimierz Szyndler (modelarstwo, książki, zdjęcia) — Racibórz, ul. Pomnikowa 60.

528. Andrzej Brzozowski (książki, zdjęcia) — Katowice, ul. Teatralna 14/6.

529. Krzysztof Sobolewski (lotni. wojsk., spadochr.) — Łódź 25, ul. Sporna 25 m 1.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

BERIEW BE-8 ● ZSRR

PIERWSZYM radzieckim wodnosamolotem o napędzie odrzutowym jest Be-8 skonstruowanym w 1951 r. przez zespół inż. Beriewa. Samolot ten, będący rozwinięciem latającej łodzi Be-6 i skonstruowany dla potrzeb lotnictwa morskiego, przeznaczony był do lotów patrolowych na pełnym morzu i do osłony wybrzeża.

Latająca łódź Be-8 jest dwusilnikowym, wolnonośnym górnopłatem. Skrzydła, o rzucie krawędzi natarcia prostopadłym do osi kadłuba, posiadają wyraźne załamanie w kształcie litery „M". Obrys skrzydeł trapezowy. W miejscu załamania skrzydeł umieszczone są gondole silników odrzutowych. Skrzydła wyposażone są w klapy do lądowania. Dla ustatecznienia samolotu na wodzie Be-8 zaopatrzony został w pływaki składane w czasie lotu, umieszczone na końcach skrzydeł.

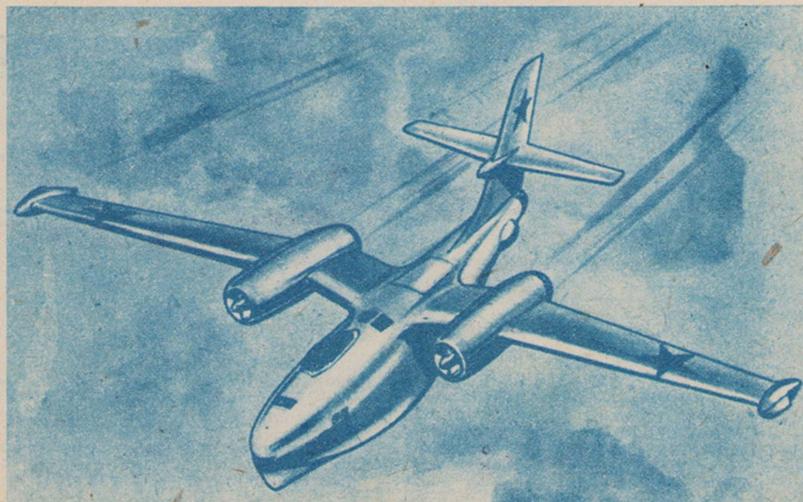
Kadłub jednostopniowy, o kształcie łodzi, mieści w przedniej części kabinę załogi, w środkowej zbiorniki paliwa i w końcowej stanowiska strzeleckie. Osłona kabiny pilota umieszczona jest niesymetrycznie — przesunięta nieco na lewą stronę kadłuba. Po obu stronach kadłuba, pod statecznikiem poziomym, zbudowane są działka sterowane zdalnie przez strzelca obsługującego stanowisko ogniowe znajdujące się na końcu kadłuba. Należy przypuszczać, że jedno stanowisko strzeleckie, obsługiwane przez obserwatora, znajduje się także w przodzie kadłuba.

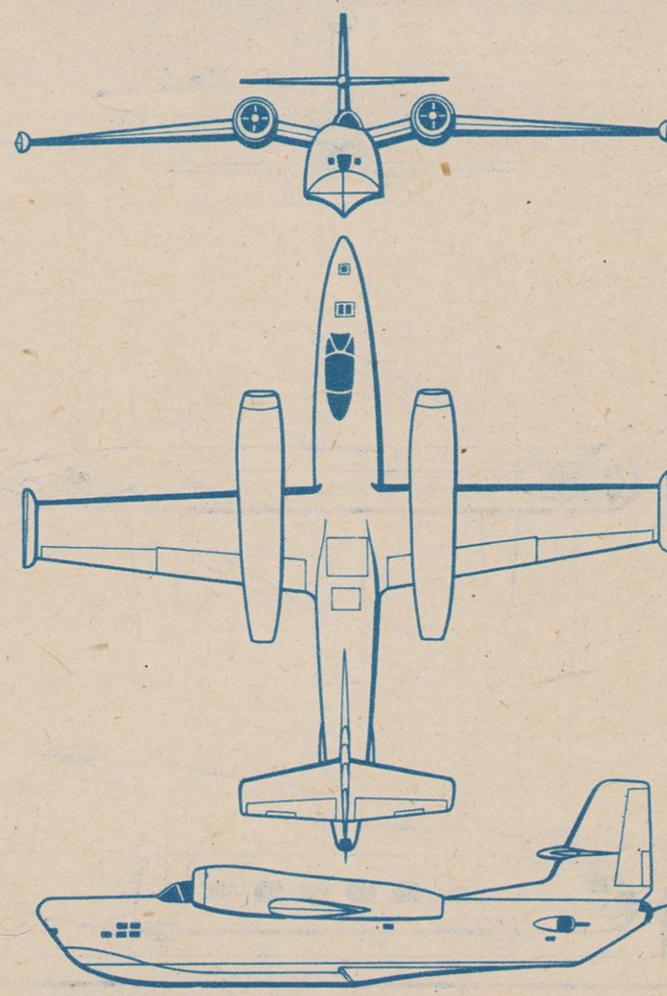
Usterzenie typu klasycznego. Statecznik pionowy przechodzi w kadłub, tworząc płetwę grzbietową. Na krawędzi natarcia statecznika poziomego, w miejscu przecięcia ze statecznikiem pionowym, umieszczona jest osłona o kształcie kroplowym.

Napęd stanowią dwa silniki turboodrzutowe WK-1 konstrukcji W. J. Klimowa. Niestety, brak jest jakichkolwiek danych technicznych dotyczących tej ciekawej konstrukcji. Jak podaje czasopismo lotnicze „Kridla vlasti", wodnosamolot Be-8 nie był produkowany seryjnie.

(J. P.)

Samolot Beriew Be-8 (rysunek).





Kronika Aeroklubów

JEŻÓW

Dnia 24 sierpnia stwierdzono wystąpienie fali spowodowane zbliżaniem się przyśpieszonego frontu chłodnego. W tym dniu pil. J. Sobieszczański przewyższeniem 3 750 m uzupełnił Złotą Odznakę Szybowcową. Startujący po „diamenty" piloci: B. Dankowska — uzyskała 3 300 m przewyższenia i J. Lisiecki — 3 460 m.

25 sierpnia, wskutek skręcenia się około godz 15.00 kierunku wiatru z 250° na 210°, pojawiły się bardzo dogodne warunki falowe. Utrzymująca się 4 godziny fala charakteryzowała się piękną „soczewką" (ok. 9 000 m) i niezwykle silnymi robotami sięgającymi 1 500 m nad szczyt Jeżowa. Uzyskano wspaniałe wyniki. Pelagia Majewska zdobyła upragniony III diament przewyższeniem 6 150 m, a Stanisław Maluty (6 050 m) i Zbigniew Girulski (6 500 m) uzyskali warunki do Złotej Odznaki Szybowcowej i pierwsze diamenty. Przewyższeniem 5 280 m B. Czarnecki uzupełnił złotą odznakę zdobywając zarazem I diament. Również M. Wątroba uzupełnił Złotą Odznakę Szybowcową przewyższeniem 3 170 m. Pil. J. Lisiecki uzyskał 3 050 m, Łuszpiński zaś 3 300 m. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt znajdowania przez pilotów na wysokości 7 000 m wznoszeń dochodzących do 2,5 m/sek. Pil. Z. Girulski uzyskał wysokość absolutną 8 070 m.

W dniu 26 sierpnia startujący na sondę pil. K. Kosicki uzyskał przewyższenie 3 150 m. Było to 53 przewyższenie ponad 3 000 m uzyskane w szkole w bieżącym roku.

T. Popiel

BIULETYN AEROKLUBU POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ Nr 262

ZATWIERDZENIE WYCZYNÓW KRAJOWYCH

Diamenty za przelot docelowy ponad 300 km

25 (177) **Julian Kaleta** — na szybowcu „Mucha", na trasie Adampol — Dubowo, dnia 29.7.57 — 311 km

26 (178) **Antoni Milkiewicz** — na szybowcu „Mucha", na trasie Słupsk — Warszawa, dnia 3.8.57 — 368 km

Złote Odznaki Szybowcowe

33 (181) **Ryszard Gintrowski**
przewyższenie:
Jeżów, dnia 11.8.57, na szybowcu „Jaskółka" — 4550 m
przelot:
Tarnowo Podgórne — W-wa, 6.8.56, na szybowcu „Żuraw" — 304 km

34 (182) **Andrzej Wieczór**
przewyższenie:
Jeżów, dnia 11.8.57, na szybowcu „Bocian" — 3030 m
przelot:
Lisie Kąty — Żarów, 25.5.57, na szybowcu „Mucha" — 328 km

35 (183) **Jacek Stupnicki**
przewyższenie:
Jeżów, dnia 11.8.57, na szybowcu „Jaskółka" — 3550 m
przelot:
Warszawa—Sypniewo, dn. 20.7.57, na szybowcu „Mucha" — 330 km

36 (184) **Jarosław Sobieszczański**
przewyższenie:
Jeżów, dnia 24.8.57, na szybowcu „Jaskółka" — 3750 m
przelot:
Warszawa — Sanok, dn. 27.5.55, na szybowcu „Mucha" — 306 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

84 (1209) **Andrzej Wieczór**
długotrwałość:
5.7.57 na szybowcu „Mucha" — 8 h 55 min
przewyższenie:
2.5.57 na szybowcu „Mucha" — 1150 m
przelot:
25.5.57 na szybowcu „Mucha" — 328 km

85 (1210) **Ryszard Jędrzejewski**
długotrwałość:
3.7.57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 04 min
przewyższenie:
3.7.57 na szybowcu „Mucha" — 1450 m
przelot:
19.7.57 na szybowcu „Mucha" — 63 km

86 (1211) **Barbara Grześkowiak**
długotrwałość:
19.6.57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 20min
przewyższenie:
19.7.57 na szybowcu „Komar" — 1300 m
przelot:
19.7.57 na szybowcu „Komar" — 79 km

87 (1212) **Henryk Jaworski**
długotrwałość:
19.7.57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 17 min
przewyższenie:
19.7.57 na szybowcu „Mucha" — 1600 m
przelot:
20.7.57 na szybowcu „Mucha" — 208 km

88 (1213) **Mieczysław Wardzała**
długotrwałość:
6.8.56 na szybowcu „Mucha" — 5 h 12 min
przewyższenie:
3.8.57 na szybowcu „Mucha" — 1220 m
przelot:
3.8.57 na szybowcu „Mucha" — 60 km

89 (1214) **Zbigniew Gawel**
długotrwałość:
27.6.57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 21 min
przewyższenie:
6.8.57 na szybowcu „Mucha" — 1180 m
przelot:
4.8.57 na szybowcu „Mucha" — 75 km

90 (1215) **Czesław Mankiewicz**
długotrwałość:
19.5.38 na szybowcu „Salamandra" — 5 h 25 min
przewyższenie:
9.8.57 na szybowcu „Mucha" — 1130 m
przelot:
11.8.57 na szybowcu „Mucha" — 145 km

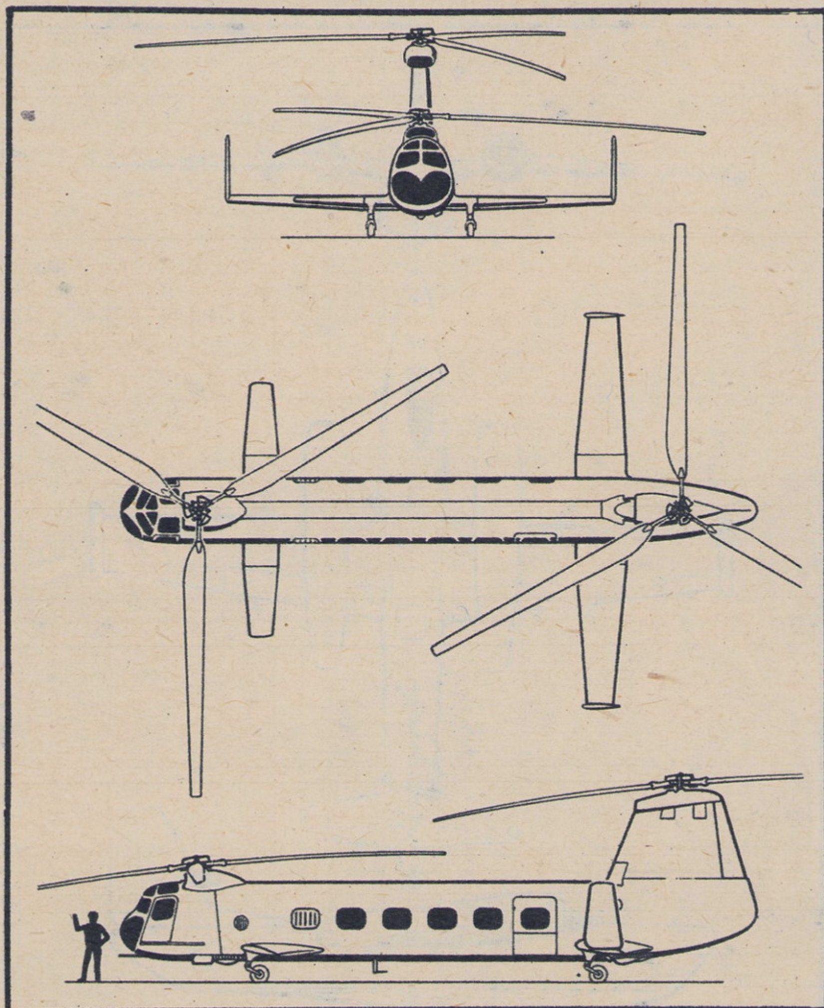
91 (1216) **Ryszard Kozłowski**
długotrwałość:
30.5.57 na szybowcu „Mucha" — 6 h 20 min
przewyższenie:
31.5.57 na szybowcu „Mucha" — 1450 m
przelot:
19.8.57 na szybowcu „Mucha" — 80 km

92 (1217) **Jan Wróblewski**
długotrwałość:
13.7.57 na szybowcu „Mucha" — 5 h 11 min
przewyższenie:
20.8.57 na szybowcu „Mucha" — 1050 m
przelot:
20.8.57 na szybowcu „Mucha" — 60 km

93 (1218) **Maksymilian Październiorek**
długotrwałość:
10.8.56 na szybowcu „Mucha" — 5 h 55 min
przewyższenie:
23.8.57 na szybowcu „Mucha" — 1230 m
przelot:
13.8.56 na szybowcu „Mucha" — 85 km

Sekretarz Generalny
Aeroklubu PRL
TADEUSZ REJNIAK

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



BRISTOL-173 ● ANGLIA

Do nielicznych jeszcze w świecie śmigłowców o układzie dwuwirnikowym należy skonstruowany po raz pierwszy w Anglii przez zakłady lotnicze Bristol dwuwirnikowy śmigłowiec Bristol Typ — 173. Pierwszy prototyp rozpoczął próby w locie w styczniu 1952 r. W roku następnym zbudowany został drugi prototyp. Obydwa prototypy „173" wyposażone zostały w dwa silniki Alvis „Leonides" o mocy 550 KM każdy. Prototyp pierwszy zaopatrzony był na końcu kadłuba w stateczniki o dużym kącie wzniosu, wzmocnione zastrzałem. Prototyp drugi w celach doświadczalnych wyposażono w pomocnicze płaty ustateczniające i zmniejszające obciążenie wirników — przedni mniejszy i tylny o większej rozpiętości, zakończony pionowymi statecznikami. W listopadzie 1956 r. rozpoczęto próby w locie z dalszą (trzecią) wersją drugiego prototypu. Bristol-173 w wersji trzeciej, budowany obecnie w serii próbnej, wyposażony jest w dwa silniki Alvis „Leonides Major" o mocy 850 KM każdy. W tego typu silniki wyposażona została również seryjna wersja pierwszego prototypu „173", nazwana Bristol-192 i przeznaczona do transportu wojskowego.

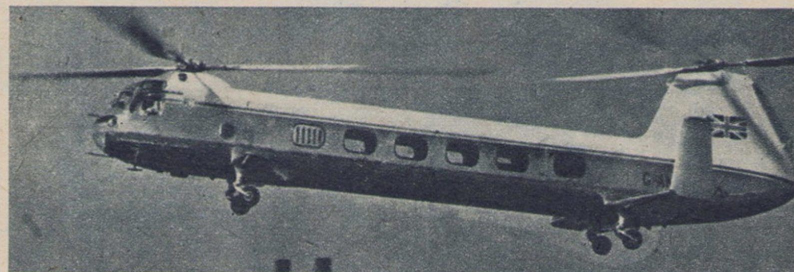
Bristol-173 jest trzynastomiejscowym śmigłowcem komunikacyjnym (w wersji trzeciej 16 miejsc). Dwa trójłopatowe wirniki, w prototypach konstrukcji drewnianej, a w wersji seryjnej metalowe, umieszczone są na końcach kadłuba. Silniki wbudowane w kadłubie pod wirnikami są tak sprzężone, że w wypadku uszkodzenia jednego z nich drugi silnik napędza obydwa wirniki. Przeciwbieżne wirniki posiadają wspólny układ sterowania.

Kadłub, konstrukcji skorupowej, mieści w przedniej części bogato oszkloną, dwuosobową, zaopatrzoną w dwuster kabinę załogi. Za kabiną umieszczony jest przedni silnik oraz zbiorniki paliwa i oleju. Między płatami ustateczniającymi, umieszczonymi za przednim silnikiem i przed tylnym, znajduje się kabina pasażerska i małe pomieszczenie bagażowe. Wejście do kabiny pilotów z obydwu stron, a do pasażerskiej z. lewej stron kadłuba.

Golenie podwozia stałego, złożonego z czterech kół, zamocowane są do stateczników. Przewidziane jest zastąpienie silników tłokowych w trzeciej wersji Bristol-173 turbinami gazowymi.

(J.P.)

Śmigłowiec Bristol-173 nad jednym z lotnisk angielskich.



DANE TECHNICZNE — WERSJI II I (III)

Wymiary:

Średnica wirnika — 14,80 m. Długość kadłuba — 23,80 m. Szerokość kadłuba — 5,18 m. Odległość między głowicami wirników — 12,4 m. Wysokość do przedniego wirnika — 2,89 m. Wysokość do tylnego wirnika — 4,27 m.

Ciężary:

Ciężar własny — 3 551 kG. Ciężar w locie — 4 810 (6 575) kG.

Osiągi:

Prędkość max. — (245) km/h. Prędkość przelotowa — 137 km/h. Pułap — 5 980 (4 880) m. Zasięg — 450 (291) km.

I ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH DLA UCZCZENIA PAMIĘCI ŻWIRKI I WIGURY

W niedzielę 8 września br. na lotnisku w Katowicach odbyły się Zawody Modeli Latających, które zorganizowane zostały przez Sekcję Modelarstwa Lotniczego im. Jana Petnika przy Hucie „Kościuszko" w Chorzowie. Współorganizatorami tej nowej imprezy, która na pewno na stałe wejdzie do kalendarza imprez modelarskich, był Aeroklub Śląski i Dyrekcja Huty „Kościuszko". Zaznaczyć przy tym należy, że Dyrekcja Huty „Kościuszko" w całości sfinansowała koszty przeprowadzenia zawodów, co przy prowadzonej obecnie zbiórce funduszy na rzecz lotnictwa sportowego powinno być przykładem dla innych dużych zakładów pracy. Dyrektorzy Stanisław Szafrański i Wincenty Kołodziej dokładali wszelkich starań, aby zawody zostały przeprowadzone jak najsprawniej.

Przy pięknej pogodzie dokonano otwarcia zawodów. Minutą ciszy uczczono pamięć sławnych pilotów Żwirki i Wigury. Na zawody przybyła także z Czechosłowacji delegacja modelarzy pod przewodnictwem Josefa Stekli.

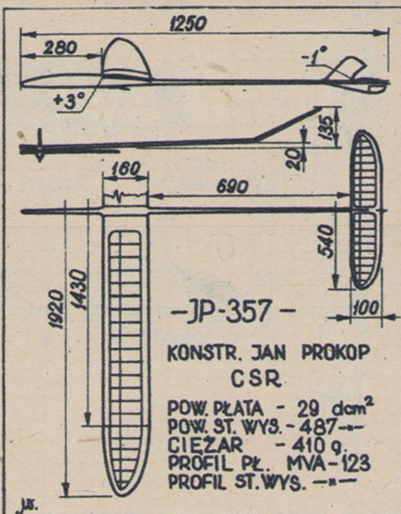
Punktualnie o godz. 10.00 rozpoczęto w trzech punktach lotniska starty we wszystkich kategoriach. Już w pierwszych lotach uzyskano kilka razy maksimum. 42 modelarzy biorących udział w kategorii szybowców wykonało łącznie 163 loty, uzyskując w 22 wypadkach maksimum.

Kategoria modeli z napędem mechanicznym była najsłabiej obsadzona, gdyż startowało 15 modelarzy wykonując łącznie 43 punktowane loty, w tym 10 maksimum. We wszystkich kategoriach zwyciężyli goście z Czechosłowacji.

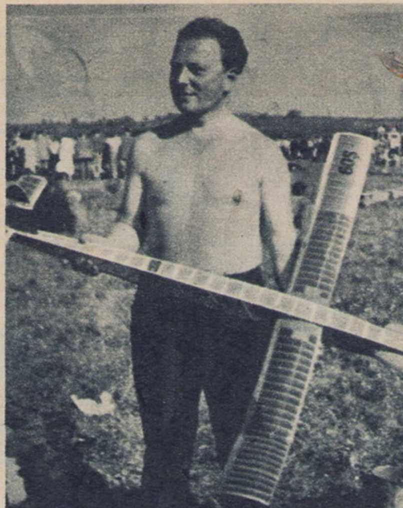
Mamy więc nową imprezę modelarską, sądzić trzeba, że więcej takich imprez może się przyczynić w dużej mierze do podniesienia poziomu naszego modelarstwa lotniczego.

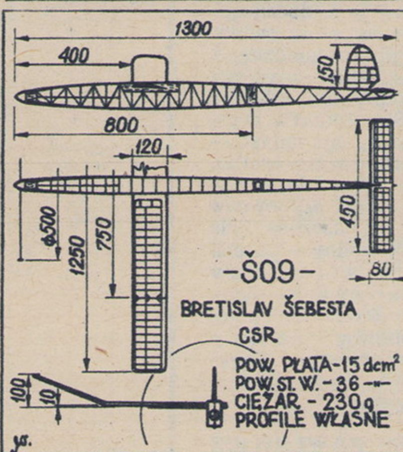
STANISŁAW MEUS



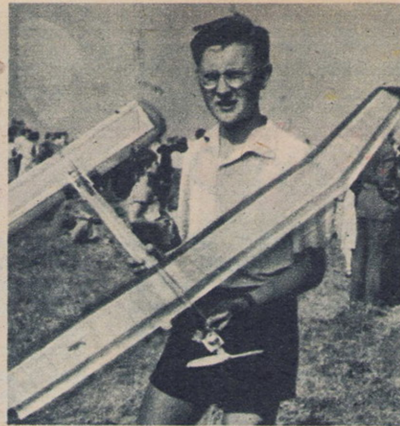


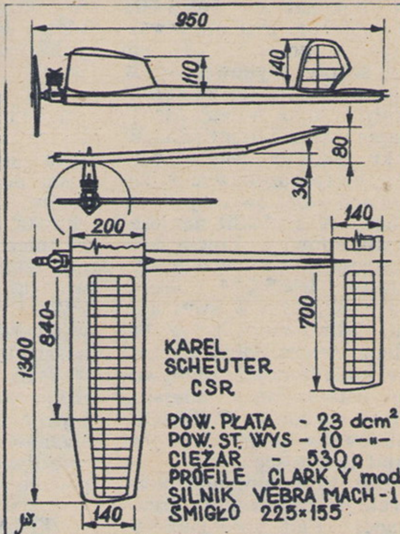
Jan PROKOP z Ostravy (CSR), zdobywca I miejsca w kat. modeli szybowców A-2. Niżej — plan jego modelu.





Bretislav SEBESTA z Ostravy, zdobywca I miejsca w kat. modeli z napędem gumowym.





Karel SCHEUTER, zdobywca I miejsca w kat. modeli z napędem mechanicznym.
Foto: St. Meus (3)

W NASTĘPNYCH NUMERACH SKRZYDLATEJ PRZECZYTACIE:

- Korespondencję własną z Francji o losach modelarstwa lotniczego.
- O regulacji obrotów silników samozapłonowych.
- O nowych osiągnięciach modelarzy ZSRR.
- O nowym lotnictwie w Jugosławii.

małe lotnictwo za granicą ● małe lotnictwo za granicą

● Dwaj czołowi modelarze USA Bob Palmer i Howard Bonner odbyli ciekawą podróż po Afryce Południowej, gdzie demonstrowali (około 100 pokazów) swoje modele. Pierwszy — model akrobacyjny na uwięzi, a drugi model zdalnie sterowany. W drodze do Afryki zatrzymali się w W. Brytanii, gdzie również demonstrowali modele. Niewątpliwie oprócz nawiązania kontaktów osobistych z modelarzami Afryki obaj Amerykanie zdobyli nowe rynki zbytu na silniki i urządzenia zdalnego sterowania „made in USA". Warto zaznaczyć, że Bob Palmer był inicjatorem budowy dużych modeli akrobacyjnych o małym ciężarze i wyposażonych w średniej mocy silniki. Rozpiętość skrzydeł jego modelu pokazowego wynosi 1 370 mm, a pojemność silnika 5 cm³.

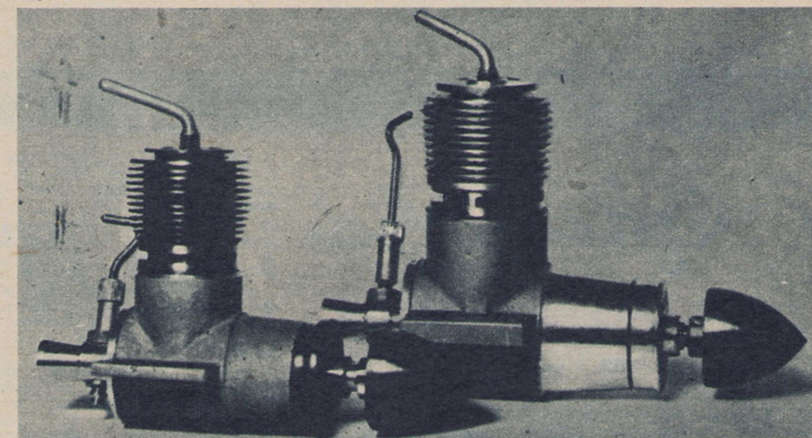
● Do najpopularniejszych obecnie małych silników modelarskich na Zachodzie należą: Webra-Piccolo 0,799 cm³ (NRF), Frog 0,80 cm³ (Anglia), Allbon Sabre 0,8 cm³ (Anglia) i Super Tigre G-31 1,473 cm³ (Włochy). Silniki te produkowane są w niewielkich seriach i stale ulepszane przez wytwórnie. Tylko jeden (Webra) posiada zapłon żarowy — reszta to silniki samozapłonowe.

● Dwa tysiące widzów oglądało tegoroczne zawody modeli na uwięzi w Bolonii (Italia 8—9 czerwca) rozgrywane o puchar „Supertigre". Amato Prati osiągnął na tych zawodach prędkość 200 km/h na silniku G-20. Rozgrywane były ponadto następujące konkurencje: wyścig modeli na uwięzi, walka powietrzna i akrobacja. W akrobacji uczestniczył model z silnikiem odrzutowym, co jest swego rodzaju nowością w tej konkurencji.

● Do ciekawszych osiągnięć w klasie szybowców A-2 należy wynik Hanka Cole (USA). Jego model wykonał 5 lotów po 180 sek., a w locie szóstym uzyskał 16 min. 49 sek. Model H. Cole charakteryzuje się krótkim nosem kadłuba i podniesioną ku górze (10°) belką kadłubową, tak, że usterzenie znajduje się całkowicie poza zawirowaniami powstającymi za skrzydłami i kadłubem. Skrzydła o cienkim profilu, niezbyt wygiętym, są wykonane z pełnej balsy. Osobliwością tego modelu jest turbulator składający się z trójkątów celofanowych (1,5 mm grubości) naklejonych na górnej powierzchni skrzydeł w pobliżu krawędzi natarcia. Jak wykazały próby, turbulator tego rodzaju poprawia wydatnie osiągi modelu: między innymi zmniejszył o 10% predkość opadania. Rozpiętość skrzydeł — 1 780 mm, średnia cięciwa — 150 mm, rozpiętość usterzenia wysokości — 620 mm i cięciwa 100 mm.

● Amerykański klub balonowy zorganizował dla najmłodszych ciekawą imprezę. Do kosza balonu zabrano pewnego dnia kilkadziesiąt małych balsowych modeli latających i wypuszczono poza miastem. Zwyciężyły modele tego zawodnika, które najdalej zaleciały. Odszukiwaniem modeli zajmowali się członkowie klubu sportowców samochodowych. Za odszukanie modelu spadochronu przyznawano 60 pkt, za szybowiec 40 do 30 pkt i 50 pkt za model gumówki.

SERYJNE SILNIKI Z MIELCA



Po raz pierwszy reprodukujemy zdjęcie nowego silnika „Sokół-3" (5 cm³) — z prawej. Z lewej — seryjna „Jaskółka 2" (2,5 cm³). Wkrótce „Sokoły" ukażą się w sprzedaży.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY
Adres Redakcji: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52.
Telefony: 40061-7, wewn. 85 (sekretarz redakcji), wewn. 82 (sekretariat), wewn. 21 (dział kraj., zagr. i techn.). Red. nacz. tel. 4 24 10.
REDAGUJE ZESPÓŁ
KOLEGIUM REDAKCYJNE: Jerzy R. Konieczny — redaktor naczelny, Jerzy Zarębski — sekretarz redakcji, Paweł Elsztein, inż. Janusz Wojciechowski.
CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek.
Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf. Red. techn. — Irena Bąkowicz.

Cena egzemplarza 1,50 zł. Prenumerata: kwartalnie 19,50 zł; półrocznie 39 zł; rocznie 78 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

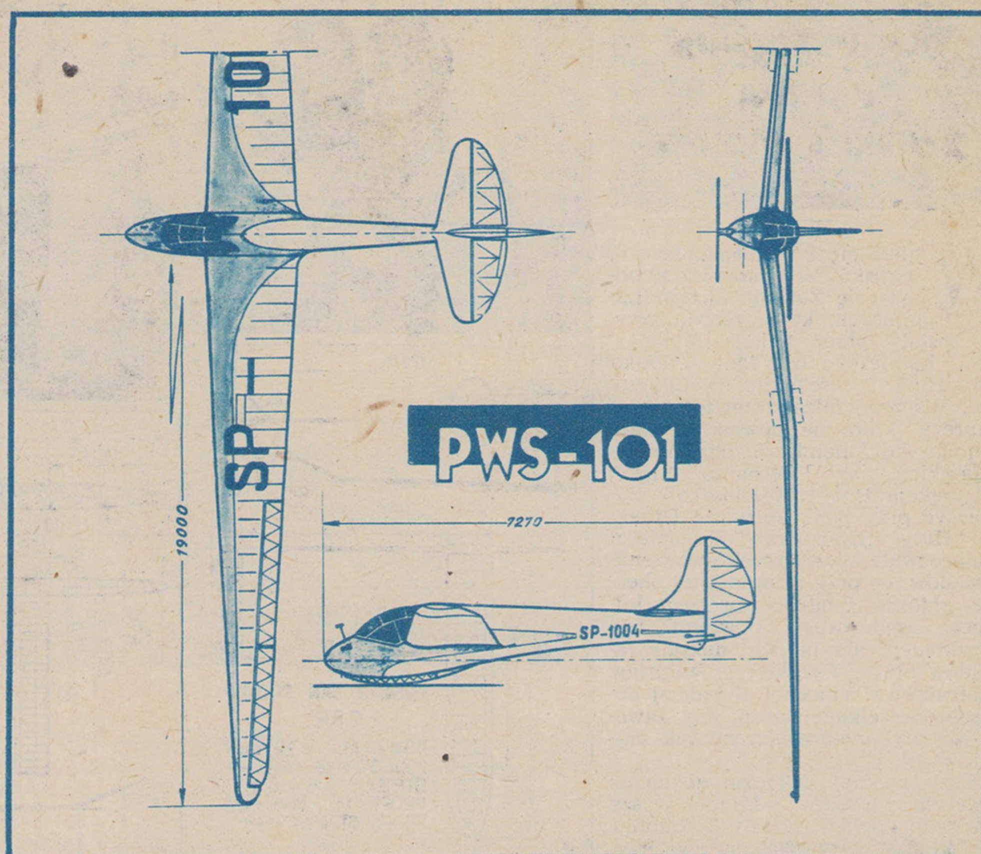
NAKŁAD: 35.000 EGZ. NUMER PODPISANO DO DRUKU 16 PAŹDZIERNIKA 1957 R. Zam. 6106/C B-88

SZYBOWIEC PWS-101

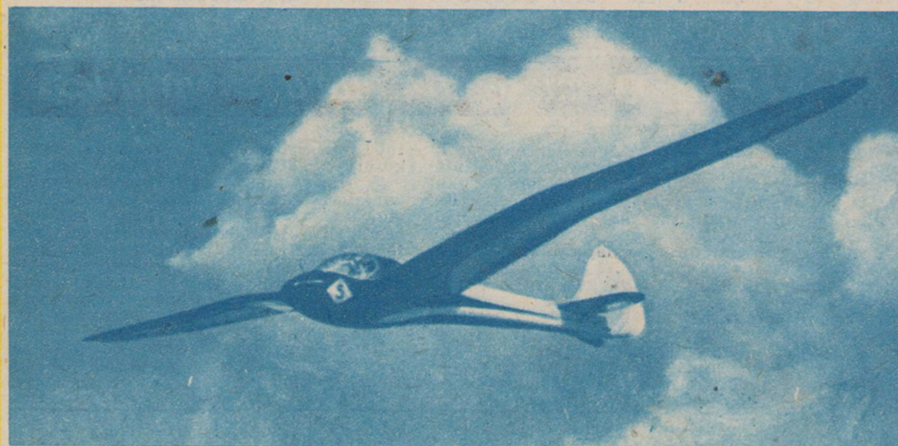
SZYBOWIEC wyczynowy PWS-101 konstrukcji inż. Wacława Czerwińskiego był jedną z najciekawszych konstrukcji szybowcowych przed wojną. Odniósł on wiele sukcesów krajowych i zagranicznych. W roku 1938 Tadeusz Góra dokonał na PWS-101 wspaniałego przelotu otwartego długości 577,8 km (ze szkoły szybowcowej w Bezmiechowej do Solecznik Małych koło Wilna) zdobywając medal Lilienthal'a. W roku 1937 odniesiono sukcesy na tym szybowcu w zawodach szybowcowych w Rhön. W r. 1939 na Międzynarodowym Zlocie Szybowcowym we Lwowie szybowiec PWS-101 okazał się najlepszym w swej klasie. Pilotowany przez K. Plenkiewicza odbył wszystkie konkurencje, zdobywając ostatecznie I miejsce. Drugi szybowiec PWS-101, pilotowany przez T. Górę, zajął II miejsce.

Był to średniopłat konstrukcji całkowicie drewnianej. Płat załamany w kształcie spłaszczonej litery „M", konstrukcji jednodźwigarowej, kesonowej. Lotki ze względu na swą znaczną rozpiętość były dzielone i posiadały użebrowanie skośne. Skrzydła zaopatrzone były w hamulce typu DFS, wysuwane z dolnej i górnej powierzchni płata. Kadłub, konstrukcji półskorupowej, posiadał przekrój owalny. Kabina o bardzo dobrej widoczności, całkowicie osłonięta owiewką ze szkła organicznego, była specjalnie przystosowana do odbywania długich lotów. Stateczniki kryte sklejką, stery natomiast — płótnem. Ster wysokości zaopatrzony był w klapki wyważające. Część szybowców PWS-101 wyposażona była w zbiornik wodny o pojemności 40 litrów, opróżniany w razie potrzeby w locie. Szybowce PWS-101 przeważnie malowano na kolor kremowo-czerwony. Znaki rejestracyjne na kadłubie i płatach czarne.

FELIKS PAWŁOWICZ



Szybowiec PWS-101 w locie.



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	—	19,00 m
Długość	—	7,27 m
Wysokość	—	1,77 m
Powierzchnia nośna	—	19,40 m²
Ciężar własny	—	184 kG
Ciężar w locie z balastem	—	305 kG
Ciężar w locie bez balastu	—	265 kG
Obciążenie (bez balastu)	—	13,6 kG/m²
Minimalna prędkość opadania (przy pręd. 55 km/h)	—	0,6 m/sek
Min. pręd. opadania z balastem (przy prędkości 60 km/h)	—	0,65 m/sek
Doskonałość	—	26

Historia[6] SPADOCHRONIARSTWA

TADEUSZ MALINOWSKI

W drugiej połowie XIX wieku również i w Polsce wiele osób dokonywało skoków: będzie to robotnik-piaskarz skaczący z mostów warszawskich, zegarmistrz kielecki próbujący skoków z parasolem z wieży kościelnej, restaurator obrazów z Gomszowa wykonujący skoki z dachu stodoły, szewc z Ciechanowa skaczący z wysokiej wieży pałacowej w Opinogórze. Będzie to także Szymański, popisujący się skokami na rowerze ze spadochronem, które przeprowadzał w Warszawie.

Pierwsza publikacja w Polsce omawiająca w sposób specjalistyczny zagadnienie spadochronowe ukazała się w sierpniowym numerze Przeglądu Technicznego z 1889 roku, pióra inż. K. Obrębowicza, pod tytułem „Przyczynek do teorii spadochronów". Artykuł ten naświetlał w sposób dość obszerny problem skoku spadochronowego od strony naukowej.

Amerykanin Charles Leroux jako gość niemieckich władz wojskowych dnia 16 kwietnia 1889 roku wystartował z placu ćwiczeń balonowych w Berlinie (Schöneberg), demonstrując swój spadochron w obecności szefa sztabu generalnego. W sierpniu tego samego roku Leroux dwa razy wznosił się balonem w Warszawie, a następnie skakał ze spadochronem.

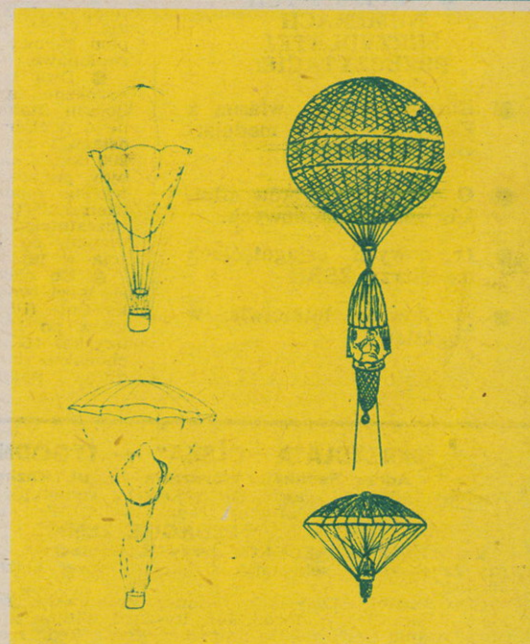
W trakcie dalszego rozwoju spadochronu drewniany pierścień do trzymania przez skoczka w czasie opadania zastąpiono urządzeniem trapezowym, a później uprzężą podobną do dzisiejszej. Ze względu na usunięcie kosza nie było już potrzeby zawieszania spadochronu pod balonem. Umocowywano spadochron — jak już uprzednio wspomniano — w pobliżu linii równikowej balonu za pomocą tak zwanej linki wyzwalającej lub zrywającego się sznura. Dolna część spadochronu wraz z uprzężą była łatwo osiągalna z gondoli balonu.

W drugiej połowie XIX wieku Niemka Kathe Paulus jako pierwsza wpadła na pomysł układania swego spadochronu, a Francuz Glorieux jako pierwszy zastosował składanie czasy do worka. W ciągu tego okresu dokonano wielu udanych skoków, które w większości były raczej pokazami spadochronu niż próbami mającymi na celu zastosowanie go jako przyrządu ratunkowego. W 1890 roku Paul Latteman i Kathe Paulus — oboje Niemcy, wykonywali skoki pokazowe ze spadochronami podwójnymi, zrolowanymi i umieszczonymi w workach. Pakowanie spadochronów do worków, stosowane już w owym czasie, wymagało łatwo składających się tkanin, a więc lekkiej bawełny ewentualnie jedwabiu zamiast ciężkiego płótna lub sukna.

W celu zapobieżenia niebezpieczeństwu jakie groziło załodze balonu wolnego na skutek pęknięcia powłoki, zbudowany został w 1891 roku przez Niemca Fryderyka Rose i w rok później przez Francuza Louisa Capazza tak zwany balon-spadochron, odmienny jednak od projektu Garenne'a. Otóż spadochron pokrywał powłokę w ten sposób, że kominek znajdował się dokładnie nad klapą balonu. Gdy balon pękł i zaczął uchodzić gaz, wtedy powłoka jego kurczyła się, natomiast czasza wypełniona powietrzem unosiła dalej gondolę. Lecz i te balony-spadochrony nie zdały egzaminu praktycznego i wkrótce je też zarzucono.

Pierwszą Polką, która skoczyła ze spadochronem z balonu, była warszawianka Janina Mey. Skok ten wykonała dnia 25 sierpnia 1893 roku, przy czym w czasie lądowania zwichnęła sobie nogę. Jak podaje kronikarz, Janina Mey była osobą młodą i ładną oraz żądną wrażeń podróży napowietrznej.

(cdn)



Po lewej: Balon-spadochron Fryderyka Rose. Po prawej: Anglik James Hampton wykonał swą pierwszą próbę ze spadochronem otwieranym przed opuszczeniem balonu w 1839 roku.